1/2017 Januar | Februar € 8,90
A: € 9,80; CH: sFr 17,80; BeNeLux: € 10,30; SK, I: € 11,55; FIN: € 12,25; S: SKR 110,00; DK: DKK 95,00

SCHIFF Classic

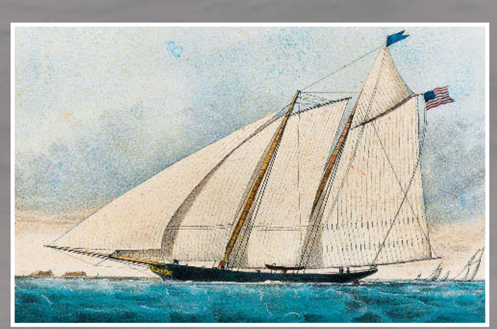
Schiff & Zeit 93

Magazin für Schifffahrts- und Marinegeschichte

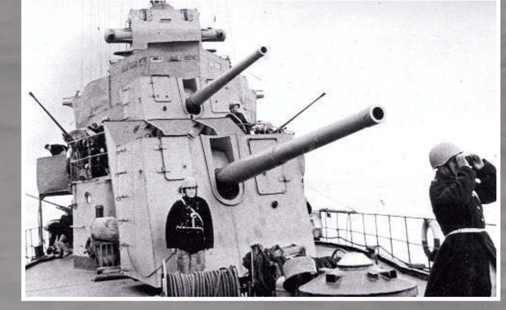
Monitore
Die schwimmende Feldartillerie

U-Boot-Typ XXI

Das gefährlichste U-Boot der Kriegsgeschichte



America's Cup: So wurde der Wettkampf zum „Ersatzkrieg"



Krim 1941: Wie die Wehrmacht die sowjetische Flotte bezwang



Ferdinand Magellan: Warum er die Welt umrunden wollte

Die ganze Welt der Seefahrt gestern und heute auf 320 Seiten.

Das neue Magazin als Buch.

OCEANUM, das maritime Magazin, informiert Sie von nun an Jahr für Jahr kompetent und zugleich unterhaltsam über alle Themen der internationalen Seefahrt. Es berichtet fachlich fundiert und erzählt anschaulich über Schiffe, Menschen, Häfen und das Meer. Nostalgie trifft auf Gegenwart. Historische Themen haben hier ebenso ihren Platz wie junge Entwicklungen und aktuelle Trends. Gut verständliche Texte stehen neben aussagestarken Fotos. Wir freuen uns, dass wir zahlreiche bekannte Autoren für die Mitarbeit an unserer ersten Ausgabe gewinnen konnten, die aus ihren Fachgebieten Interessantes aus Vergangenheit und Gegenwart beitragen.



OCEANUM Das maritime Magazin als Buch
Herausgegeben von Harald Focke, Tobias Gerken und Jörg M. Hormann.
Band 1, 14,8 x 21 cm, 320 Seiten, zahlreiche Abbildungen, Broschur,
Euro 15,90, ISBN 978-3-86927-501-7

Fordern Sie unser Gesamtprogramm an!

oceanum VERLAG

VERLAGS-BUCHHANDLUNG
www.oceanum.de
oder Telefon
04402 / 5 95 56 99

Oceanum Verlag e.K. · Thienkamp 93 · D-26215 Wiefelstede · Telefon 04402 / 5 95 56 99 · info@oceanum.de

Liebe Leserinnen und Leser,

zwei U-Boot-Typen des Zweiten Weltkriegs waren legendär: der am häufigsten gebaute Typ VII C und das Elektro-Boot XXI, mit dem die Marine eine neue, erfolgreiche Phase des Seekriegs begründen und das Völkerringen zugunsten der Achsenmächte beenden wollte. Nicht unbescheiden, und wenn man es genau besieht, geradezu vermessen. Zugegeben, der neue Bootstyp war eine revolutionäre Entwicklung, denn erstmals verfügten die Deutschen tatsächlich über atlantikfähige wirkliche „Unterseeboote“, die vor den drohenden Gefahren wegtauchen und unter Wasser gegen die feindlichen Schiffe operieren konnten.

In der Euphorie des Augenblicks – 1943 – wollte man aber nicht wahrhaben, dass der Gegner an fast allen Fronten die Initiative an sich gerissen hatte, sich die Wirtschaftskraft der USA auszuwirken begann und die Anzahl von Menschen und Materialien, die notwendig gewesen wären, um die Boote XXI in großem Stil zu produzieren und einzusetzen, schlicht nicht ausreichte. Es war von vornherein ein verlorenes Wettrennen gegen die Zeit, und daran änderte auch die sogenannte Sektionsbauweise nichts, die Boote stückweise dezentral zu fertigen und erst dann in die Endmontage zu geben.

Zwar garantierte dieses Herstellungsverfahren ein schnelleres Abliefern, aber die Hasterei führte zu ungenauen Verarbeitungen: Aus zunächst ungeklärter Ursache drang Wasser ins Getriebeöl ein, später stellte sich heraus, dass die Ölwannen undicht gewesen sind; häufig traten Ruderversager auf, die auf das komplizierte System zurückzuführen waren, vor allem aber auf die unpräzise Montage; mit Rücksicht auf die Stromlinienform des Bootes hatte man statt eines Klappschnorchels einen Ausfahrschnorchel eingebaut, dessen Dichtungsmasse von minderer Qualität war.

Am schwersten aber wog die Druckfestigkeit: Die Treibölzellen des Außenschiffes neigten zu Schweißrissen, durch Vorspannungen hervorgerufen, die sich durch die während des Sektionsbaus nicht exakt verschweißten Außenschalen ergeben hatten. Die Mängel wurden zwar sämtlich erkannt und auch abgestellt, die dadurch entstehenden zusätzlichen Arbeiten nahmen jedoch wertvolle Zeit in Anspruch.

Und was wenig bekannt ist: Die bisher einigermaßen ruhigen Seegebiete in der Ostsee unterlagen ab der zweiten Kriegshälfte zunehmender Gefährdung, sodass die Erprobungsläufe nicht oder nur unter erheblichen Beeinträchtigungen stattfinden konnten. Im Winter 1944/45 war beispielsweise die Danziger Bucht als Erprobungs- und Ausbildungsraum mehrfach aus der Luft vermint worden. Während der Räumarbeiten musste dort der gesamte Betrieb mit einem durchschnittlichen Verlust von zwei Wochen eingestellt werden.

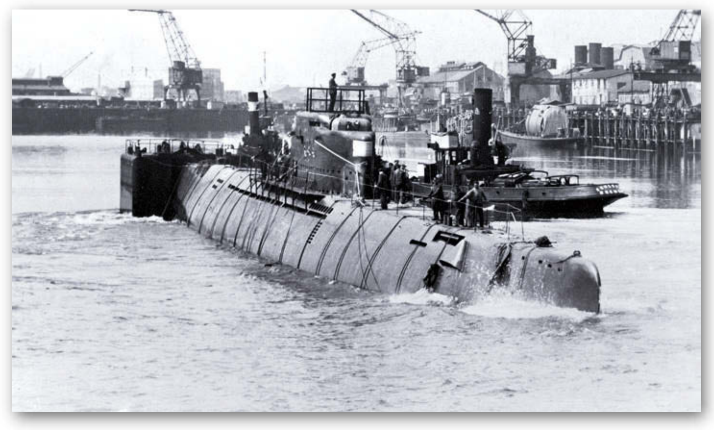
So schwebte wie über vielen durchaus verheißungsvollen Projekten der deutschen Rüstungsindustrie – man denke an das Strahlflugzeug Me 262 oder an die „V-Waffen“ mit Raketenantrieb – auch über dem U-Boot-Typ XXI das kategorische „Zu spät“.

Viel Erkenntnisgewinn bei der Lektüre und immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel wünscht Ihr





Dr. Guntram Schulze-Wegener, Fregattenkapitän d. R., Herausgeber und Verantwortlicher Redakteur

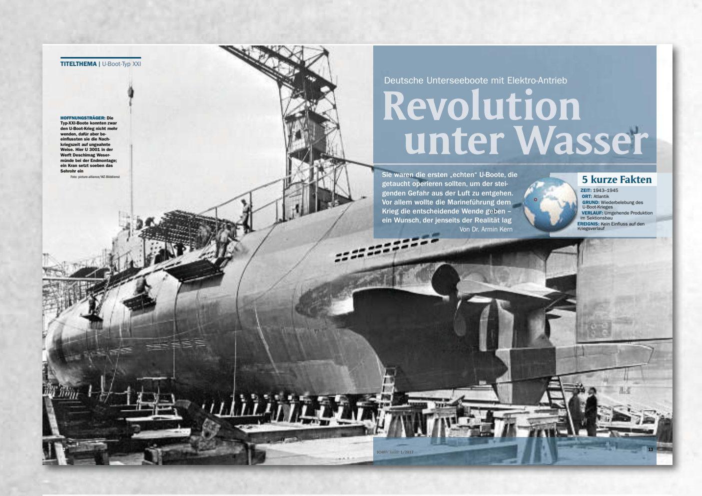


Stapellauf von U 3001 am 30. Mai 1944 bei der Deschimag Werft in Bremen. Das Boot wurde am 5. Mai 1945 im Rahmen der Aktion „Regenbogen“ selbstversenkt Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

INHALT

WEGWEISEND: Mit den Typ-XXI-Booten gelang den Deutschen ein technischer Paukenschlag, der noch lange nach dem Krieg nachhallen sollte. Im Bild U 2513

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst



TITELTHEMA | U-Boot-Typ XXI

HOFFNUNGSTRÄGER: Die Typ-XXI-Boote konnten zwar den U-Boot-Krieg nicht mehr wenden, dafür aber beeinflussten sie die Nachkriegszeit auf ungeahnte Weise. Hier U 3001 in der Werft Deschimag Wesermünde bei der Endmontage; ein Kran setzt soeben das Sehrohr ein

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

Deutsche Unterseeboote mit Elektro-Antrieb

Revolution unter Wasser

Sie waren die ersten „echten" U-Boote, die getaucht operieren sollten, um der steigenden Gefahr aus der Luft zu entgehen. Vor allem wollte die Marineführung dem Krieg die entscheidende Wende geben – ein Wunsch, der jenseits der Realität lag

Von Dr. Armin Kern

5 kurze Fakten

ZEIT: 1943–1945
ORT: Atlantik
GRUND: Wiederbelebung des U-Boot-Krieges
VERLAUF: Umgehende Produktion im Sektionsbau
EREIGNIS: Kein Einfluss auf den Kriegsverlauf













Titelbild: Die drei Typ-XXI-Boote fielen den Alliierten in Norwegen in die Hände. Einsätze erlebten die meisten dieser „Wunderboote“ nicht mehr

Titelfotos: Archiv *Schiff Classic*, picture-alliance/Mary Evans Picture Library, Interfoto/Museum of the City of New York, picture-alliance/ZB, picture-alliance/CPA Media

Gespenstische Atmosphäre

Die *Golden Light* geht in Flammen auf

Total Destruction at Sea of the Clipper Golden Light by Fire – 50 lives lost – so lautete die Titelzeile einer kurzen Meldung in der *New York Times* vom 20. März 1853 über das hier in einer Farblithografie festgehaltene Schiffsunglück. Nur drei Monate zuvor waren in der Bostoner Tageszeitung *Daily Atlas* der Neubau des Klippers *Golden Light* und die Vorzüge des schnellen Frachtschiffs, das die Route Boston–San Francisco befahren sollte, ausführlich beschrieben worden.

Wegen der kurzen Transportzeiten kam dieser in den Vereinigten Staaten entwickelte Schiffstyp um 1840 weltweit zum Einsatz. Die seit dem Goldrausch boomende Westküste Nordamerikas wurde von den Städten der Ostküste über die Route um Kap Horn stetig mit Gütern versorgt. Diesem Seeweg folgte auch die *Golden Light* auf ihrer Jungfernfahrt, als sie in der Nacht des 22. Februar 1853 im mittleren Atlantik in einen Sturm geriet und nach Blitzschlag in Flammen aufging.

Auf dem handkolorierten Blatt der New Yorker Kunstdruckerei Currier & Ives ist der Moment festgehalten, in dem das Schiff aufgegeben wird und alle Mann in die Rettungsboote flüchten. Die jetzt ruhige, nächtliche See und der Widerschein des Feuers geben der Szene eine gespenstische Atmosphäre, die das ungewisse Schicksal der Schiffbrüchigen festhält.

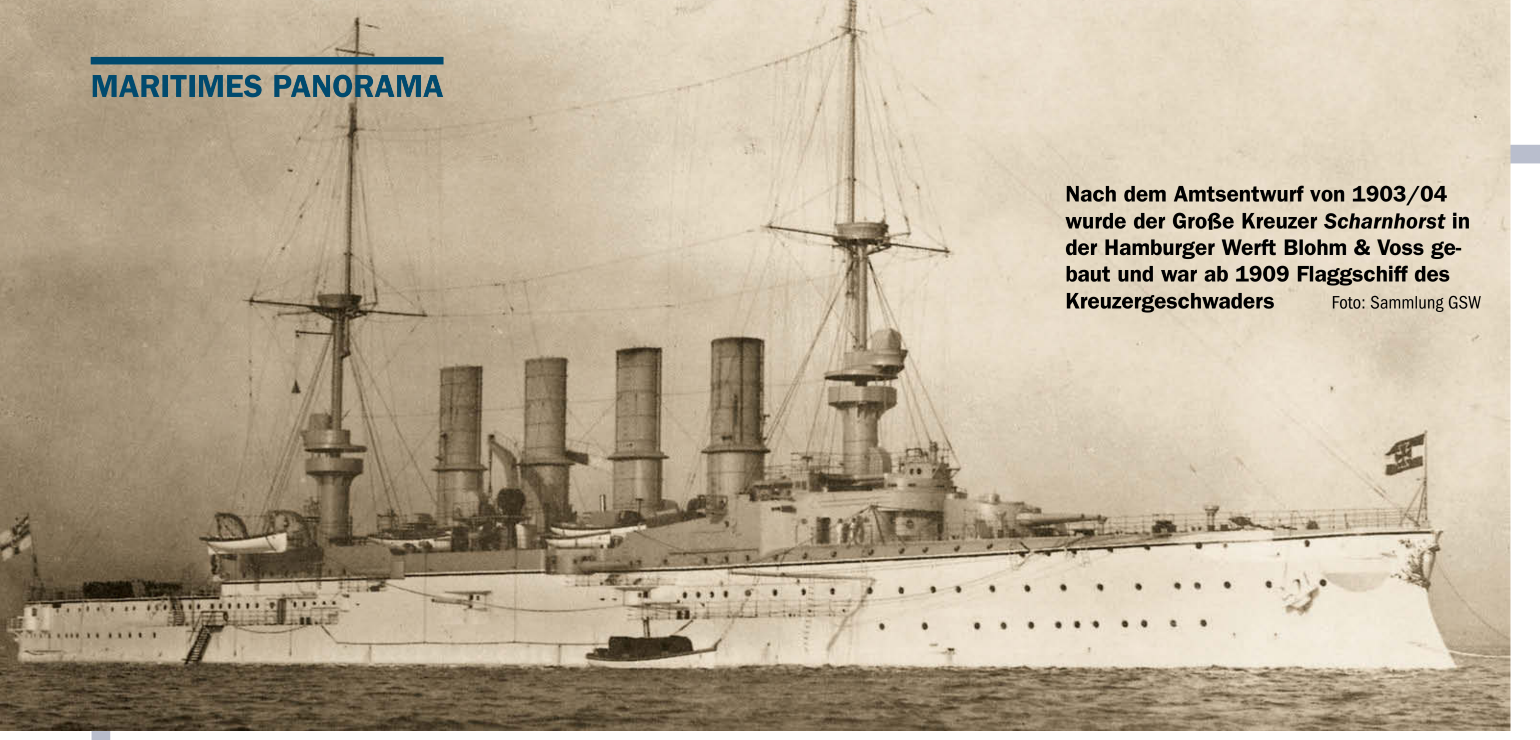
Currier & Ives war eine der erfolgreichsten amerikanischen Lithografie-Anstalten des 19. Jahrhunderts, deren Farbdrucke sich mit historischen Motiven und Szenen des noch jungen *American Life* großer Beliebtheit erfreuten und heute einen zum Teil erheblichen Sammlerwert besitzen.

Ellen Wagner

Foto: Interfoto/Museum of the City of New York







Nach dem Amtsentwurf von 1903/04 wurde der Große Kreuzer *Scharnhorst* in der Hamburger Werft Blohm & Voss gebaut und war ab 1909 Flaggschiff des Kreuzergeschwaders Foto: Sammlung GSW

Serie Deutsche Schiffe

SMS Scharnhorst

Vom Großen Kreuzer *Prinz Heinrich* zur *Scharnhorst*-Klasse

Es waren die Marinerüstungen im Ausland und das gesteigerte Bedürfnis nach kampfstarken Führungsschiffen der Aufklärungsstreitkräfte, die zur konsequenten Weiterentwicklung des seit dem ersten Flottengesetz von 1898 als „Großer Kreuzer" klassifizierten Typs führten. Die 1898/1902 auf der Kaiserlichen Werft in Kiel gebaute *Prinz Heinrich* war im Prinzip noch eine in Größe und Bewaffnung reduzierte Version der *Fürst Bismarck* gewesen.

1900/04 folgten die Großen Kreuzer *Prinz Adalbert* und *Friedrich Carl* (Kiel und Hamburg), die hinsichtlich Hauptabmessungen und Verdrängung wiederum weitgehend der *Prinz Heinrich* entsprachen. Auf ausdrücklichen Wunsch der Flotte verfügten sie aber statt der beiden 24-Zentimeter-Geschütze über vier 21-Zentimeter-L/40-Geschütze vorn und achtern und drei Schornsteine. Zu Recht erachtete man das geringere Kaliber bei doppelter Rohrzahl im schnellen Kreuzergefecht wegen der höheren Geschossdichte als vorteilhaft.

Im Rahmen des zweiten Flottengesetzes entstanden 1902/06 die beiden Großen Kreuzer *Roon* und *Yorck*, deren Hauptabmessungen sich nur geringfügig änderten und eine der *Prinz-Adalbert*-Klasse identischen Bewaffnung aufwiesen. Aber mit vier Schornsteinen und erhöhter Antriebsleistung auf 20.000 PS waren beide Schiffe mit 21 beziehungsweise 21,4 Knoten schneller. Endpunkt der Großen-Kreuzer-Entwicklungen in Deutschland waren die für die ostasiatische Station vorgesehenen *Scharnhorst* und *Gneisenau*, die 1905/08 auf den Werften Blohm & Voss beziehungsweise AG Weser in Bremen gebaut wurden – eine lineare Vergrößerung der *Roon*-Klasse durch höhere Geschwindigkeit und stärkere Panzerung.

Zusätzlich zu den beiden Zwillingstürmen vorn und achtern waren mittschiffs an Backbord- und Steuerbordseite jeweils zwei 21-Zentimeter-L/40-Geschütze aufgestellt, die eine Breitseite von acht Rohren ergaben. Beide Schiffe waren nach kurzer Einfahrzeit in der Flotte Kern des Ostasiengeschwaders in Tsingtau.

Im Ersten Weltkrieg gingen verloren: *Prinz Adalbert* am 23. Oktober 1915 westlich von Libau durch Torpedotreffer des englischen U-Bootes *E 8*; *Friedrich Carl* am 17. November 1914 durch Minentreffer bei Memel; *Yorck* am 4. November 1914 auf der Jade nach Treiben auf eine eigene Minensperre; *Scharnhorst und Gneisenau* am 8. Dezember 1914 bei den Falkland-Inseln gegen die englischen Schlachtkreuzer *Invincible* und *Inflexible*. *Armin Kern*

Internationale Schiffe

CSCL Globe

Länger, als das Empire State Building hoch ist



Das größte Schiff der Welt lief am 13. Januar 2015 von Schleppern begleitet in den Hamburger Hafen ein Foto: picture-alliance/ Danie Reinhardt

Das größte Containerschiff der Welt heißt *CSCL Globe*, zählt zur Flotte der Reederei China Shipping, ist 400 Meter lang und fast 60 Meter breit. Damit ist es länger, als das Empire State Building hoch ist, und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 25 Knoten. Das Containerschiff kann insgesamt 19.100 Standardcontainer mit einer Fläche von 15 Quadratmetern transportieren. Im Januar 2015 ankerte die *CSCL Globe* in Hamburg und war für den Weg in die Hansestadt nur halb beladen worden. Deshalb erreichte das Schiff den Waltershofer Hafen mit einem reduzierten Tiefgang von knapp 13 Metern. Die *CSCL Globe* und ihre fünf Schwesterschiffe sollen für die Reederei den mittlerweile schwer gebeutelten Handelsverkehr zwischen Europa und Asien abdecken. *Armin Kern*

Seemannsgarn

„Verfluchte“ Schiffe

Wie sie ihren Ruf ruinieren



Das Passagierschiff *London* sank am 11. Januar 1866 in einem Sturm in der Biskaya. Fortan hing der Reederei Money Wigram & Sons ein dämonischer Makel an

Foto: Interfoto/Sammlung Rauch

Wehe dem Schiff, dem Kapitän, der Mannschaft, wenn sie der Hauch des Unglücks umweht. Den Makel, in ein Unwetter geraten (was selten selbstverschuldet ist), auf ein Riff aufgelaufen zu sein oder eine Havarie erlitten zu haben, wird kein Schiff mehr los. Dann helfen selbst Tüchtigkeit und Erfahrungen nichts mehr. Nicht von ungefähr warben große Dampfergesellschaften sowohl mit der Glückhaftigkeit ihrer Schiffe als auch mit dem Kenntnisreichtum und der langen Fahrenszeit ihrer Kapitäne, die eine bessere Reklame waren als alle Geschwindigkeitsrekorde oder Hinweise auf die Sterneküche der Bordrestaurants. Hat ein Schiff ein Missgeschick umfangen, so glaubte man früher jedenfalls, dann folgte es sogar dem Namen noch lange, nachdem das Schiff verschrottet war. Dieser Aberglaube nahm bisweilen skurrile Formen an. In der US-Marine galt der Anfangsbuchstabe „S“ lange Zeit für unglücklich, weil die *Suwanee*, *Sacramento*, *Saranac* und *San Jacinto* nacheinander verloren gingen. Auch nahm eine Bostoner Versicherungsgesellschaft kein Schiff auf, das mit „O“ begann, weil alle versunken oder aufgebrannt waren oder Havarien erlitten hatten, denen dieser Buchstabe voranstand. In der nächsten Ausgabe erfahren Sie, welche seltsamen Blüten der Aberglaube mit unglücklichen Schiffen noch trieb. *GSW*



Schiffbruch in schwerer See. Kupferstich um 1783

Foto: picture-alliance/akg-images

> „Wer zum Vergnügen aufs Meer hinausfährt, unternimmt zum Zeitvertreib auch eine Fahrt zur Hölle“
>
> Französisches Sprichwort aus dem 18. Jahrhundert

Aus der Kombüse

Heute: Gefülltes Huhn

Von dem gebürtigen Griechen und schlitzohrig-verwegenen Korsaren Murad Torghud heißt es, dass er in seinen jungen Jahren der „Schöne“ und in fortgeschrittenem Lebensalter „Hai“ genannt wurde. Er unterhielt auf Capri im Golf von Neapel einen florierenden Sklaven- und allgemeinen Menschenhandel, der ungefähr so ablief: Seine Kumpane setzten willkürlich Menschen gehobener Kreise fest, die von deren Anverwandten und Freunden dann für teures Geld wieder zurückgekauft wurden – ein lohnendes Geschäft. Torghud kannte sich aber auch auf See aus: Er narrte den berühmten Genuesen Andrea Doria, als er ihm auf einer gestohlenen genuesischen Galeere geschickt entkam, und in der Seeschlacht bei Lepanto 1571 befehligte er die Reserve. Drei Jahre darauf fiel er, wie es sich gehört, auf dem Kommandostand seines Schiffes und hatte wahrlich alles ausgekostet, was ihm das Leben geboten hatte: Reichtum, Ruhm, Frauen, Wein und gutes Essen …

Gefülltes Huhn soll der Mann von der Insel Rhodos besonders geschätzt haben. Dazu wird Hackfleisch in einer Pfanne scharf angebraten und mit Salz, Pfeffer, Muskat, Knoblauch und Thymian gut gewürzt. Reis und Pinienkerne werden etwa fünf Minuten mitgeröstet. Mit der Masse die beiden Hähnchen füllen, die in einer großen Pfanne in zwei Liter Wasser mit Zwiebel, Sellerie, Salz und Pfeffer zwei Stunden lang zugedeckt köcheln. Anschließend mit Öl bestreichen und im Backofen zirka 30 Minuten knusprig bräunen. Mit einem Fass, nein, Glas trockenen Weißwein genießen. Guten Appetit! *GSW*



An dieser Variante mit Zitrone und halbierten Knoblauchknollen hätte Murad Torghud seine helle Freude gehabt

Foto: picture-alliance/Foodcollection

Zutaten (für 4 Personen)

2 Brathähnchen
100 g Hackfleisch (Rind oder Hammel)
½ Tasse gekochter Reis
½ Tasse Pinienkerne
2 gehackte Knoblauchzehen
1 gehackte Zwiebel
1 Stangensellerie
1 TL Muskat (gemahlen)
Öl, Salz, Pfeffer, Thymian



Die amerikanische Fregatte *USS Constitution* schießt *HMS Guerierre* zusammen

5.000 Jahre Seefahrt

Unterschätzte US Navy

1812 siegten Amerikaner über Briten

Als der französische Kaiser Napoleon am 21. Oktober 1806 die Kontinentalsperre verhängte, erklärte Großbritannien die Küste von Brest bis zur Elbe zum Blockadegebiet, wovon auch die amerikanische Wirtschaft betroffen war, die Güter wie Tabak, Baumwolle und Weizen verschiffte. Durch den Krieg in Europa waren US-Produkte nahezu von den für sie wichtigen Exportmärkten ausgeschlossen. Der Kongress reagierte, und Präsident James Madison erklärte am 9. Juni 1812 Großbritannien den Krieg, in dessen Verlauf sich die amerikanischen Schiffe nicht nur tapfer schlugen, sondern sich der Royal Navy als überlegen erwiesen, die seit ihrem Triumph bei Trafalgar 1805 im Gefühl vollkommener Überlegenheit Schießübungen und Manöver vernachlässigt hatte.

Die mit 52 Kanonen bestückte US-Fregatte *Constitution* zerstörte am 19. August die 48-Kanonen-Fregatte *Guerriere*, deren Kanonenkugeln den Rumpf der *Constitution* nicht hatten durchschlagen können, woraufhin die amerikanischen Seeleute ihrem Schiff den ehrenden Beinamen *The Old Ironside* gaben. Im Oktober traf die *United States* auf die britische *Macedonian*; der amerikanische Kapitän Decatur blieb auf Distanz und verschaffte somit seinen weitreichenden Kanonen einen klaren Vorteil, gegen die Breitseite hatte die *Macedonian* keine Chance. Die *Java* ging im Dezember im Feuer der *Constitution* unter. Die Briten schrieben die amerikanischen Erfolge der Tatsache zu, dass die US-Schiffe besser bewaffnet und gepanzert waren. Sie übersahen dabei jedoch, dass auch die kleineren US-Sloops und Briggs erfolgreich gewesen waren: Zum Beispiel versenkte *Hornet* die *Peacock*.

Dass die Briten mit einer Übermacht von drei Fregatten und einem Linienschiff wenigstens eine amerikanische Sloop kapern konnten, verbuchten sie bereits als Sieg. Neben der Arroganz der Royal Navy, die in der kleinen amerikanischen Marine keinen ernsthaften Gegner sah und eines Besseren belehrt wurde, war es die Treffsicherheit der US-Schiffe, die in jahrelangen Übungen durch Zusammenarbeit mit Pionieren verfeinert worden war. *AK*

Foto: Interfoto/CCI

Briefe an die Redaktion

Untergang der Andrea Doria, Schiff Classic 6/2016

In dem Artikel über die Andrea Doria ist ein kleines Missgeschick passiert! Auf Seite 45 oben ist ein Foto zu sehen, das seitenverkehrt ist. Mir fiel das sofort auf, denn es kann ja nicht sein, dass plötzlich eine Backbord-Schlagseite entsteht. Die Beschädigung war an Steuerbord und das Schiff bekam sofort eine Steuerbord-Schlagseite, ist auch nach Steuerbord gekentert und gesunken. Es tut mir leid, dass mir das auffällt; das beweist Ihnen aber, wie sorgfältig Ihre Kundschaft – besonders aber die der DGSM – die Zeitschrift liest!

Ulrich Grünewald, DGSM

Anm. d. Red.: In der Tat wurde das o. g. Foto seitenverkehrt abgedruckt, was wir zu entschuldigen bitten.

Entwicklung der Torpedos, Schiff Classic 6/2016

Es ist mir ein Anliegen, Sie zu der äußerst gelungenen Heftreihe *Schiff Classic* zu beglückwünschen. In ihrer Art ohne Konkurrenz, beleuchtet sie viele Bereiche der Schifffahrt, unterlegt mit aussagekräftigen Fotos und anderen Dokumenten. In dem Torpedo-Artikel wäre noch erwähnenswert gewesen, dass die technisch sehr begabte österreichisch-amerikanische Schauspielerin Hedy Lamarr 1942 eine Funkfernsteuerung für Torpedos entwickelt hatte. Diese Technik wurde allerdings, da angeblich nicht zwingend notwendig, von der US-Marine nicht umgesetzt.
Weiterhin viel Erfolg wünscht

Peter Haubenwallner, München

Editorial, Schiff Classic 6/2016

Ich bin regelmäßiger Leser Ihrer Zeitschrift *Schiff Classic*. Bezüglich Ihres Editorials in der letzten Ausgabe werden Sie den Leistungen von Großadmiral Karl Dönitz in seiner Funktion als BdU, ObdM und später als Staatsführer des Deutsches Reiches nicht gerecht. Die Sicherstellung der Land- und Seefluchtwege erforderte die militärische Abwehr der Roten Armee an der Ostfront. Die verbliebenen Ressourcen mussten deshalb für beides, für Ziviltransporte ebenso wie auch für den militärischen Gebrauch, eingesetzt werden. Dönitz hat die Kapitulationsunterzeichnung im Westen verzögert, um ein letztes Zeitfenster für den Abstrom der Flüchtenden aus dem Osten zu ermöglichen.
Ich danke Ihnen für Ihre gute Arbeit mit dem Heft *Schiff Classic*.

Herrmann Schadt, per E-Mail

Rettung über die Ostsee, Schiff Classic 6/2016

Leider musste ich feststellen, dass Saßnitz und der schwere Angriff der Engländer am 6. März 1945 nicht erwähnt werden. Dieses Ereignis hatte bekanntlich nicht nur den Tod von 1.200 Menschen zur Folge, sondern es wurden von diesem Tag an in Saßnitz keine Flüchtlinge aus dem deutschen Osten mehr an Land gebracht. Die wenigen noch vorhandenen Rettungsschiffe mussten deshalb bis Kopenhagen fahren, um die Flüchtenden in Sicherheit zu bringen. Das bedeutete, dass bei dem knappen Schiffsraum, der noch für die Rettung zur Verfügung stand, viele Flüchtlinge vergebens auf Rettung warteten.
Der Angriff erfolgte eindeutig mit dem Ziel, die Flucht der deutschen Bevölkerung aus den Ostgebieten zu stoppen und damit zu verhindern, dass Menschen gerettet wurden. Militärische Ziele, die den Krieg schneller zum Ende gebracht hätten, gab es für die Alliierten hier nicht mehr. Ich selber wurde zur Hilfeleistung an den Opfern sowohl in der Stadt als auch im Lazarett eingesetzt und habe dabei unvergessliche und mich heute noch bedrückende Erlebnisse gehabt.

Dipl.-Ing. Eylert Haupt, Altenholz

Schreiben Sie an: redaktion@schiff-classic.de
oder: *Schiff Classic*, Postfach 400209, 80702 München

Leserbriefe spiegeln nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wider. Die Redaktion behält sich vor, Leserbriefe aus Gründen der Darstellung eines möglichst umfassenden Meinungsspektrums sinnwahrend zu kürzen.

Brauchtum

„Pönen außenbords“

Notwendige Arbeiten auf Schiffen

Einerseits sollte der Farbanstrich Schiffskörper vor See- und Witterungseinflüssen schützen und andererseits, je nach Einsatzgebiet, die notwendige Tarnung oder Kennung verleihen. Ästhetische Gesichtspunkte spielten nur in Friedenszeiten eine Rolle. Bei hölzernen Schiffen genügte es, hin und wieder den Rumpf mit einer Mischung aus Stein- und Holzkohleteer zu versehen, was den Schiffen zu ihrem dunklen Äußeren verhalf.

Mit den zunehmenden Eisenkonstruktionen um die Mitte des 19. Jahrhunderts entstand das Korrosionsproblem, denn die stählerne oder eiserne Außenhülle war extrem anfällig und bedurfte daher eines besonderen Schutzes. Als widerstandsfähig erwies sich der Anstrich mit Bleimennige, also Bleioxid, das bei der Oxidation von Bleiweiß und Bleigelb entstand, gut haftbar war und mehrere Schichten Ölfarben vertrug. Dem Schutz von Unterwasserflächen galt dabei besondere Aufmerksamkeit, denn gerade durch den Einsatz in wärmeren Gewässern bewuchs der Boden schnell mit Seepocken, die sich auf die Geschwindigkeit des Schiffes auswirkten. Der Boden musste deshalb öfter intensiv gereinigt werden, was gerade in ausländischen Häfen teuer und aufwendig war. Die Kaiserliche Marine beispielsweise ging deshalb dazu über, bei Schiffen, die sich längere Zeit in außerheimischen Gewässern aufhielten, auf die stählerne Außenhaut eine Holzbeplankung aufzubringen, die mit dünnen Kupferplatten beschlagen war. Durch Oxidation bildete sich auf diesen Platten mit der Zeit eine Patina, die als luft- und wasserdichter Überzug fungierte und Meeresbewuchs verhinderte. Die darunterliegende Holzschicht wirkte isolierend, sodass zwischen Kupfer und Stahl kein galvanischer Strom fließen konnte.

Ohne Verkupferung erhielt der Schiffsboden lediglich einen roten, nach 1895 einen dunkelgrauen Mennigeanstrich, ab 1910 kam Rot wieder – mit einem breiten grauen Streifen. War der Boden verkupfert, bildete ein etwa 0,5 Meter breiter, roter Streifen den Abschluss in der Wasserlinie.



Foto: Sammlung GSW

Zur Verstärkung von Pönarbeiten an einem älteren getakelten Schiff der Kaiserlichen Marine entern Bootsgäste des Dampfbeibootes und des Kutters an der Backspier an Jakobsleitern auf

Das Malen – in der Seemannssprache „Pönen“ – außenbords übernahm für gewöhnlich die Bootsmannsgruppe eines Schiffes, die auf einem Bootsmannsstuhl saß, der auf- oder abgefiert wurde. *GSW*

Hätten Sie’s gewusst?

Während im europäischen Mittelalter durch die Entwicklung des Heckruders in Nord-/Westeuropa größere Schiffe gebaut wurden, verblieb der Schiffbau im Mittelmeerraum noch weitgehend in der Tradition der antiken Galeeren.

1841 unterzeichneten Preußen, Frankreich, Großbritannien, Österreich und Russland – also alle europäischen Großmächte – einen Vertrag zur Unterdrückung des Sklavenhandels im Atlantik zwischen Afrika und Nordamerika sowie im westlichen Indik.



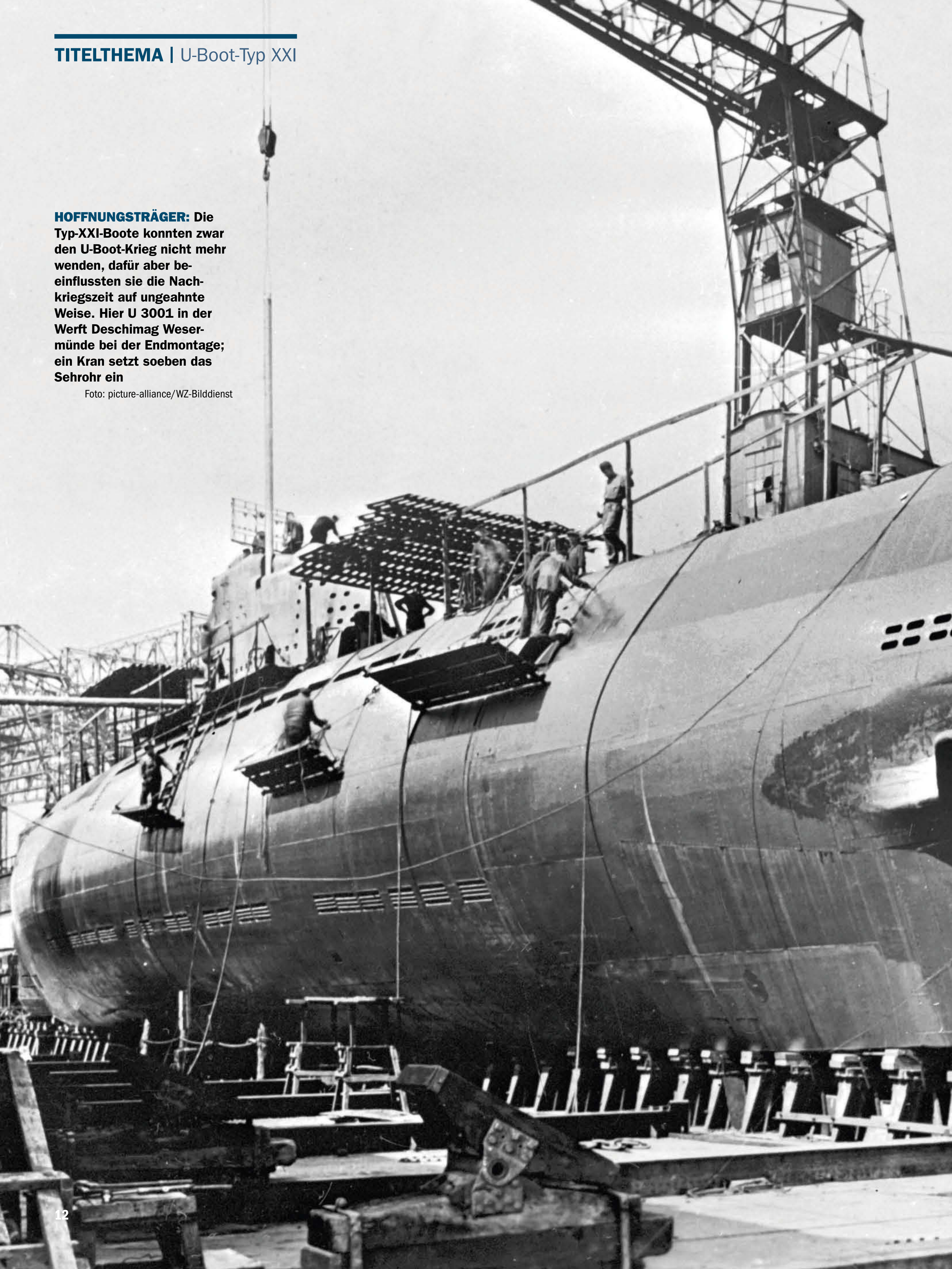
Britische Veteranen mit der *Tamzine*, die im Imperial War Museum zu sehen ist Foto: picture-alliance/dpa

Die Atlantikliner *City of New York* (Jungfernfahrt 1888) und *City of Paris* (Jungfernfahrt 1889) konnten als erste Linienschiffe mit Doppelschrauben die Fahrtzeit auf sechs Tage verkürzen.

Mit nur 4,4 Meter Länge war die *Tamzine* das kleinste Fahrzeug, das an der Evaukierung britischer Truppen bei Dünkirchen 1940 teilnahm.

Vor 50 Jahren, am 13. Dezember 1966, übernahm die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Kiel den in Helsinki gebauten Eisbrecher Hanse mit 2.771 Bruttoregistertonnen.





HOFFNUNGSTRÄGER: Die Typ-XXI-Boote konnten zwar den U-Boot-Krieg nicht mehr wenden, dafür aber beeinflussten sie die Nachkriegszeit auf ungeahnte Weise. Hier U 3001 in der Werft Deschimag Wesermünde bei der Endmontage; ein Kran setzt soeben das Sehrohr ein

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

Deutsche Unterseeboote mit Elektro-Antrieb

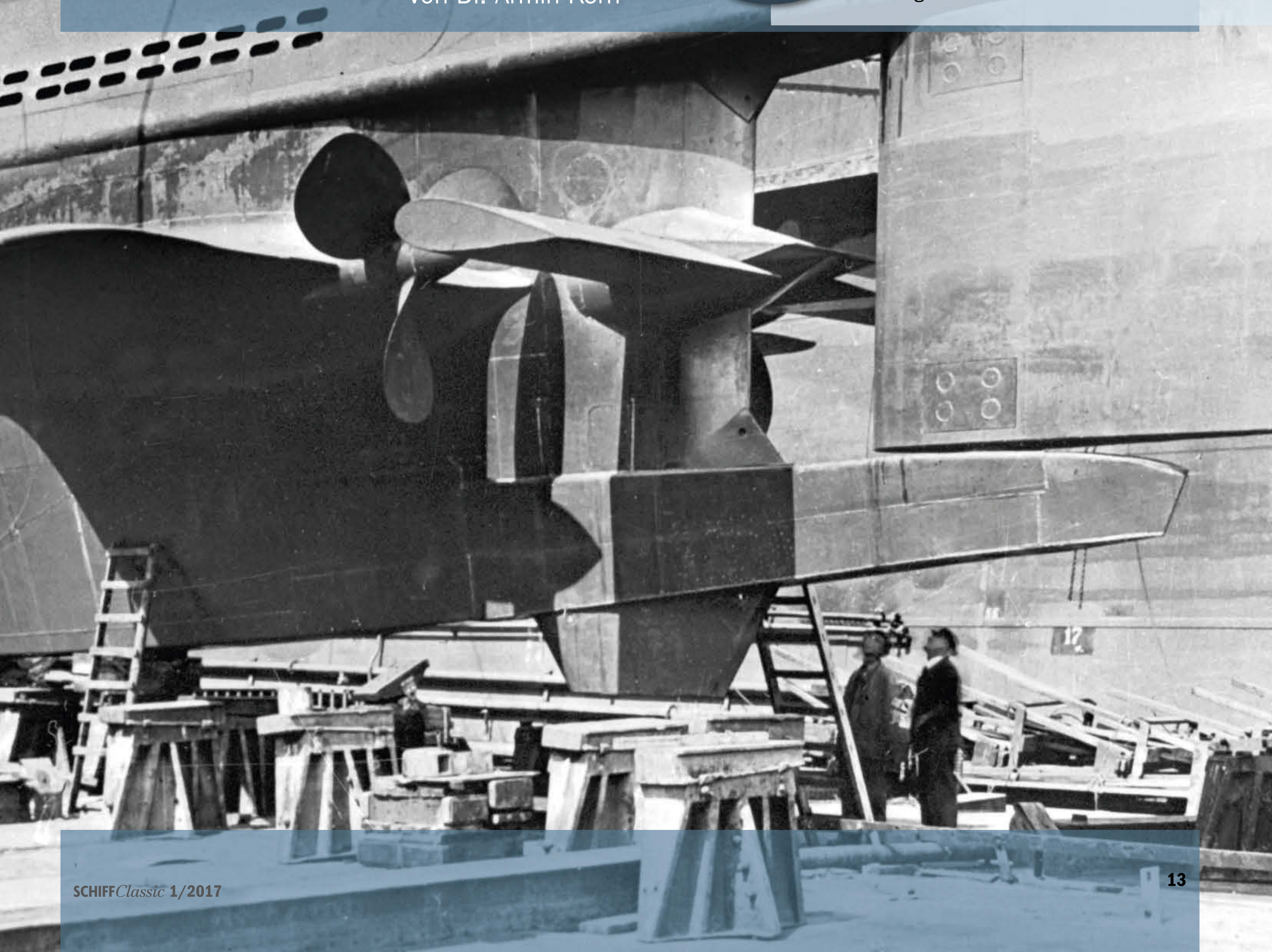
Revolution unter Wasser

Sie waren die ersten „echten" U-Boote, die getaucht operieren sollten, um der steigenden Gefahr aus der Luft zu entgehen. Vor allem wollte die Marineführung dem Krieg die entscheidende Wende geben – ein Wunsch, der jenseits der Realität lag

Von Dr. Armin Kern

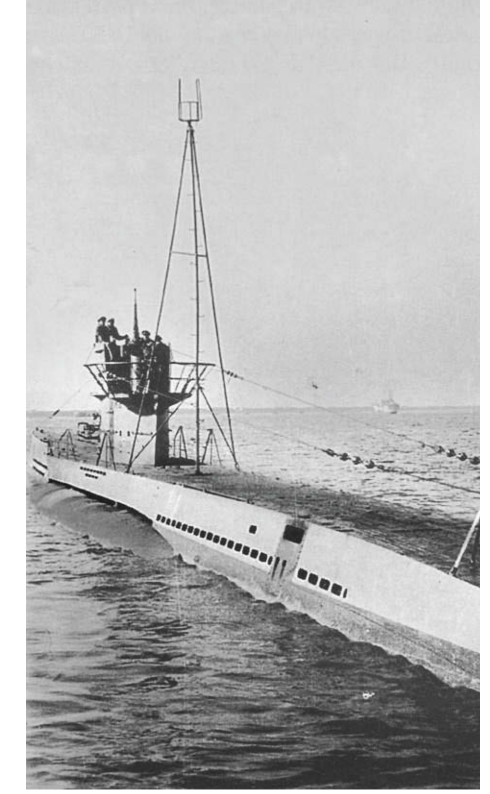
5 kurze Fakten

ZEIT: 1943–1945
ORT: Atlantik
GRUND: Wiederbelebung des U-Boot-Krieges
VERLAUF: Umgehende Produktion im Sektionsbau
EREIGNIS: Kein Einfluss auf den Kriegsverlauf

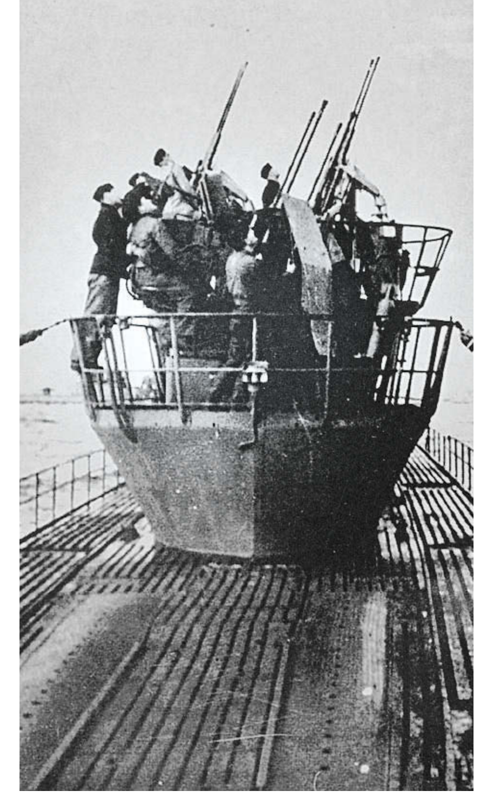


Der 28. September 1942 entschied alles. An diesem Montag trafen in der Berliner Reichskanzlei der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine (ObdM) Großadmiral Erich Raeder und der Befehlshaber der U-Boote (BdU) Admiral Karl Dönitz mit dem „Führer“ zu einer Besprechung zusammen. Anwesend waren auch Generalfeldmarschall Wilhelm Keitel und Ministerialdirigent Heinrich Waas vom Hauptamt Kriegsschiffbau im Oberkommando der Kriegsmarine (K-Amt). Ihm ging tags darauf das Protokoll zu, sodass der Nachwelt ein wesentliches Dokument zum U-Boot-Krieg erhalten blieb.

Hitler begann ohne Umschweife: „Meine Herren, ich habe Sie hierher gebeten, um Ihnen eine große Sorge vorzutragen. Aus Agentenmeldungen weiß ich, dass Churchill im U-Boot-Krieg die größte Bedrohung Englands sieht. Er hat deswegen die besten Ingenieure und Physiker zusammengeholt, um bessere Mittel zur Bekämpfung der U-Boote zu finden. (...) Ich frage Sie, was haben Sie dagegen vorbereitet?“



ÜBERLEBENSWICHTIG: **Zu „sehen“ war für U-Boote entscheidend. Versuchsweise wird auf einem VII-C-Boot ein Ausguck montiert, das Verfahren sollte sich jedoch nicht bewähren** Foto: Sammlung GSW



GEGEN FLUGZEUGE: **Um sich der steigenden Gefahr aus der Luft zu erwehren, verstärkte man die Fla-Bewaffnung, wobei Hitler wegen der höheren Kadenz Zwei-Zentimeter-Geschütze bevorzugte** Foto: Sammlung GSW

Kritische Lage

Die allgemeine Situation des Seekrieges und insbesondere die Lage der U-Bootwaffe war allen Beteiligten gegenwärtig. Die Versenkungserfolge 1941/42 konnten sich sehen lassen, aber es fiel auf, dass die Kriegsmarine erhöhte Verluste in der „Schlacht im Atlantik“ über Wasser zu verzeichnen hatte. Die U-Boote wurden zunehmend Opfer alliierter Flugzeuge, die über den Anmarschwegen und Operationsgebieten lauerten. Das auch aus der Luft anwendbare Radar nahm den deutschen Unterseebooten allmählich die wichtigste Voraussetzung für ein erfolgreiches Operieren, nämlich den Überraschungsmoment. Man hatte die fatalen Folgen der gegnerischen Radarortung erkannt, aber nicht die Gefahren der elektromagnetischen Emissionen, die entstanden, wenn die Boote ihre Sender abstimmten, und die der Feind einpeilen konnte.

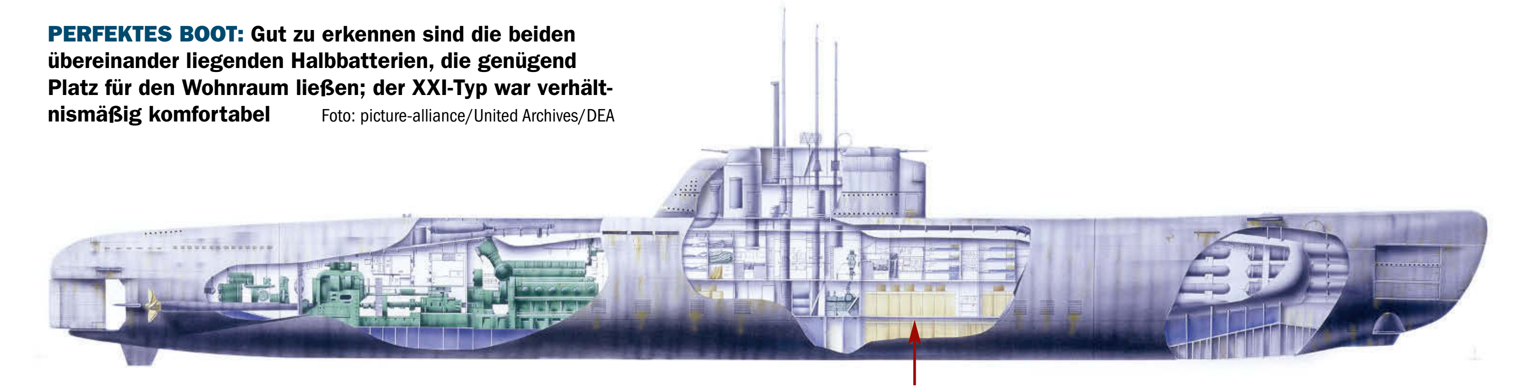
Einmal erfasst, mussten sie vor feindlichen Bomben oder Torpedos zur Tauchfahrt ansetzen, die bei dem gängigen deutschen VII-C-Boot äußerst begrenzt war. Die von Batterien gespeisten elektrischen Motoren gestatteten nur etwa eine Stunde unter Wasser bei fünf bis sieben Knoten – dann mussten die Boote auftauchen und schutzlos über Wasser fahren, um die Batterien und Druckluftbehälter für den nächsten Tauchgang wieder aufzuladen. Dauerhaft ein tödlicher Kreislauf, der immer weniger an den eigentlichen Auftrag denken ließ, nämlich Geleitzüge anzugreifen und Schiffsraum zu versenken.

> **„Ich brauche das große, unter Wasser schnelle Atlantikboot. Nur dieses wird die Entscheidung bringen“**
>
> Admiral Karl Dönitz am 28. September 1942

Dönitz trug an jenem Montag nicht zur allgemeinen U-Boot-Lage vor, denn die war bekannt, sondern auf Hitlers Wunsch nur über „die heutige Lage“, wobei man sich über Atlantikkarten beugte, die auf einem großen Tisch ausgebreitet waren. Das Gespräch verlief, wie Waas hervorhebt, „in einem locker-kollegialen, geradezu unmilitärischen Ton“.

Der allerdings fand ein abruptes Ende, als die Sprache darauf kam, wie feindliche Schiffbrüchige künftig zu behandeln seien. Hitler befahl mit Eiseskälte: „Schiff und Besatzungen sind zu vernichten, auch Besatzungen, die sich in Rettungsbooten befinden.“ Diesem ungeheuerlichen Befehl, den Raeder übrigens mit Schweigen quittierte,

PERFEKTES BOOT: **Gut zu erkennen sind die beiden übereinander liegenden Halbbatterien, die genügend Platz für den Wohnraum ließen; der XXI-Typ war verhältnismäßig komfortabel** Foto: picture-alliance/United Archives/DEA



KEINE ZUKUNFT: Die Verluste durch Überwasserbeschuss stiegen, die Kriegsmarine musste reagieren, hier U 288 vom Typ VII C, das aus der Luft angegriffen und versenkt wurde Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

widersetzte sich Dönitz mit den denkwürdigen Worten: „Nein, mein Führer. Es verstößt gegen die Ehre eines Seemanns, auf wehrlose Schiffbrüchige zu schießen“, woraufhin Hitler – in Wiener Mundart verfallend – knapp erwiderte: „Machen Sie, was Sie wollen.“

Was ist vorbereitet?

Ein günstiger Einstieg für die Marine, denn Dönitz hatte klare Kante gezeigt. Auf die nun folgende Frage Hitlers: „Was haben wir vorbereitet, wenn Churchill mit neuen Mitteln gegen die U-Boote kommt?“, forderte Raeder Ministerialdirigent Waas auf, Bericht zu erstatten. Er schilderte zunächst die Situation: Wenn die U-Boote durch die feindliche Aufklärung unter Wasser gedrückt würden, seien sie praktisch unbeweglich. Sie hätten nur eine geringe Geschwindigkeit und Ausdauer, könnten sich nicht in geeignete Angriffspositionen bringen und von Verfolgern absetzen.

„Sie können sich also feindlicher Ortung und Verfolgung kaum erwehren. Alle Geräte des Gegners sind auf die charakteristische Schwäche des U-Bootes abgestimmt. Auch das, was der Feind neu entwickeln mag, wird darauf ausgerichtet sein.“ U-Boote waren bis dahin genau genommen keine wirklichen Unterseeboote, sondern lediglich taktische Tauchboote für den operativen Einsatz über Wasser, was sich jetzt ändern sollte.

Durch den von dem Kieler U-Boot-Ingenieur Hellmuth Walter entwickelten außenluftunabhängigen Antrieb in Verbindung mit einer für die Unterwasserfahrt günstigen Form des Bootskörpers ließ sich der entscheidende Nachteil der Unbeweglichkeit überwinden und eine den Geleitzügen gegenüber überlegene Geschwindigkeit ausspielen.

Hitler horchte auf, zumal die Fähigkeit der Boote erhalten blieb, langsam zu schleichen, wodurch sich bei allen denkbaren Lagen in Angriff und Abwehr große Erfolgsaussichten bieten würden, wie Waas betonte. „Ein 1940 erprobtes Versuchsboot hat das grundsätzlich bei Fahrten in der Ostsee gezeigt. Danach haben wir die Pläne für ein



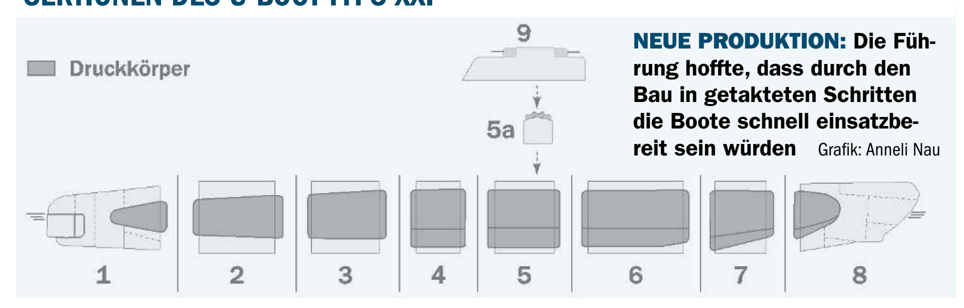
SCHULTERSCHLUSS: Rüstungsminister Albert Speer, der die Produktion kriegswichtiger Güter auf eine neue Grundlage stellte, und Karl Dönitz arbeiteten im U-Boot-Bau eng zusammen Foto: picture-alliance/Heritage-Images

BEREIT ZUR ERSTEN FAHRT: Der Kommandant von U 3034, Oberleutnant zur See Wilhelm Prehn, begrüßt einen Offizier an Bord. Das Boot ist am 5. Mai 1945 in der Geltinger Bucht von der Besatzung selbst versenkt worden Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

SEKTIONSBAU UND SEKTIONSBAUWERFTEN

Nummer	Bezeichnung	Länge	Gewicht	Bauwerft
1	Heckraum	12,7 m	65 t	Howaldtswerke Kiel, Danziger Werft
2	E-Maschinenraum	10,0 m	130 t	Kriegsmarinewerft, Wilhelmshaven, Danziger Werft
3	Dieselmotorenraum	8,4 m	140 t	Bremer Vulkan, Deutsche Werft Hamburg, Danziger Werft
4	Mannschaftsraum	5,3 m	70 t	Deutsche Werft Hamburg, Flenderwerke Lübeck, Schichau Danzig
5	Zentrale, Kombüse, Hilfsmaschinen	7,6 m	140 t	Bremer Vulkan, Howaldtswerke Hamburg, Schichau Danzig
5a	Turm			
6	Vorderer Wohnraum	12,0 m	165 t	Bremer Vulkan, Deutsche Werft Hamburg, Deutsche Werke Gotenhafen
7	Torpedolagerraum	8,0 m	90 t	Deschimag Wesermünde, Deutsche Werke Gotenhafen
8	Bug	14,0 m	110 t	Deutsche Werke Kiel, Danziger Werft
9	Turmumbau	14,1 m	12 t	Blohm & Voss Hamburg, Deschimag Bremen, Schichau Danzig

SEKTIONEN DES U-BOOT-TYPS XXI

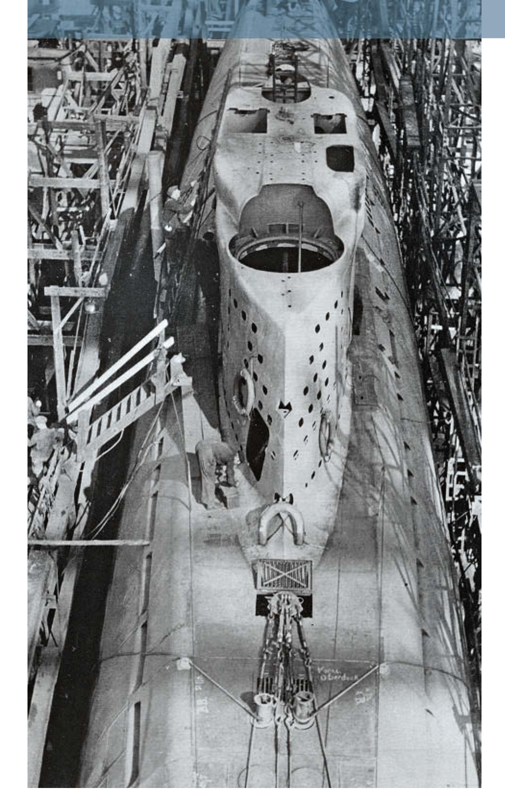


NEUE PRODUKTION: Die Führung hoffte, dass durch den Bau in getakteten Schritten die Boote schnell einsatzbereit sein würden Grafik: Anneli Nau

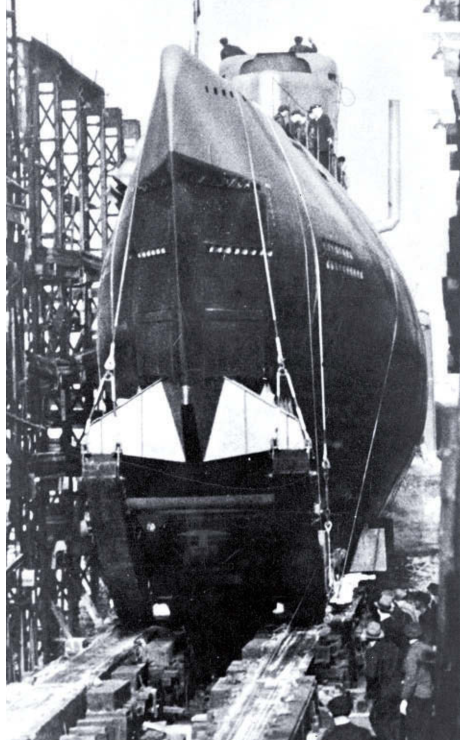
Kampfboot entwickelt." Der Ministerialdirigent legte die Zeichnungen vom Walter-Typ XVII vor, einem kleinen Boot mit einer Unterwassergeschwindigkeit von ungefähr 20 Knoten und einem Aktionsradius für die Nordsee sowie die britische Ost- und Südküste. Der Walter-Antrieb war ein Verfahren, aus Wasserstoffsuperoxyd und Dieselkraftstoff Dampf zum Antrieb einer Turbine zu erzeugen.

Walter-Verfahren

Hitler fragte nicht weiter nach technischen Details dieser in der Tat revolutionären Turbine, sondern umgehend nach der Brückenbewaffnung, die ihn offenbar mehr interessierte. Als er hörte, dass das Heereswaffenamt mit einer Drei-Zentimeter-Kanone geplant habe, wurde er laut. „Hier ist schon wieder gegen einen Befehl von mir klar verstoßen worden. Die Drei-Zentimeter ist als Waffe gegen Tiefflieger sinnlos. Die Kadenz ist viel zu klein." Hitler schlug mehrmals mit



SPÄTE GEBURT: **Dieses unfertige Typ-XXI-Boot liegt im Mai 1945 auf den Helgen von Blohm & Voß. In den Einsatz kam es nicht mehr** Foto: Archiv *Schiff Classic*



DAS ZIEL: **Stapellauf eines XXI-Bootes, das unter Wasser bei E-Maschinenbetrieb 17,2 Knoten laufen konnte** Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

seinen Fingerknöcheln hart auf die Tischplatte, während er die Worte „gegen meinen ausdrücklichen Befehl“ wiederholte. Dann wandte er sich an die etwas abseits an Schreibtischen sitzenden SS-Stenografen: „Der Referent (…) vom Heereswaffenamt ist mir morgen früh vorzuführen.“

„Sofort herangehen“

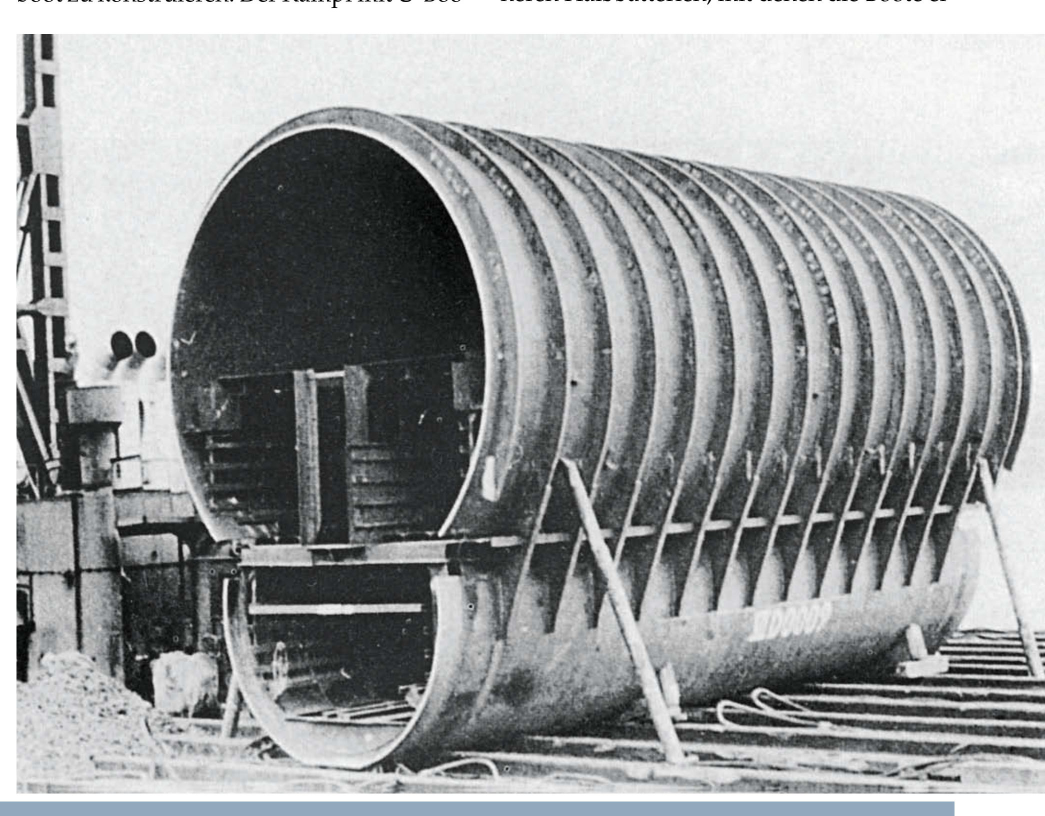
Jetzt schaltete sich Dönitz ein. Er unterstrich mit großem Nachdruck die umstürzende Bedeutung der neuen U-Boot-Klasse und hob auf die zu erwartenden Erfolge ab, um Hitler die notwendigen Materialzusagen abzuringen. „Wir müssen sofort herangehen an die Konstruktion eines Boots-Typs größerer Reichweite“, der damit auch größer sein müsse. „Ich brauche das große, unter Wasser schnelle Atlantikboot. Nur dieses wird die Entscheidung bringen.“

Offenbar beeindruckten Hitler die eindeutigen Worte, denn er wies Großadmiral Raeder (der für einen Oberbefehlshaber viel zu passiv war, während Dönitz energisch und leidenschaftlich auftrat) an, sofort in diesem Sinn zu arbeiten. Es war die Geburtsstunde des U-Boot-Typs XXI. Dönitz hatte im U-Boot-Krieg seine Hoffnungen allein auf die Neuentwicklung von solchen Fahrzeugen gesetzt, die dazu geeignet waren, die Unterlegenheit gegenüber der feindlichen Abwehr wettzumachen. Der technologisch-wissenschaftliche Vorsprung des Gegners auf dem Aufklärungs- und Ortungssektor war immens, und taktische Vorteile konnte die Kriegsmarine nur dann wieder erzielen, wenn es gelang, ein „rassereines“ Unterseeboot zu konstruieren. Der Kampf mit U-Booten hatte künftig unter allen Umständen unter Wasser stattzufinden, um die stärker werdenden feindlichen Abwehrmaßnahmen zu umgehen. Gerade auch das Verlegen von Vorsetz- und Ausweichmanövern von der Oberfläche weg unter Wasser konnte neue Möglichkeiten des unsichtbaren Kampfes schaffen.

Nicht die höchste Unterwassergeschwindigkeit war dabei ausschlaggebend, sondern eine langfristige mittlere. Zu dem Zeitpunkt, als der BdU noch auf dem Weg zu seinem „Flottenbauprogramm 43“ war, stellte das K-Amt Untersuchungen an, ob und inwieweit die günstige Unterwasserform des Walter-Bootes XVII beziehungsweise XVIII zum Ausgangspunkt für einen generellen Neuanfang genommen werden konnte. Im Anschluss an eine Unterredung Anfang April 1943 über die Schiffsform der Klasse XVIII diskutierten die Konstrukteure den Einbau von wahlweise zwei größeren oder drei kleineren Halbbatterien, mit denen die Boote ei-

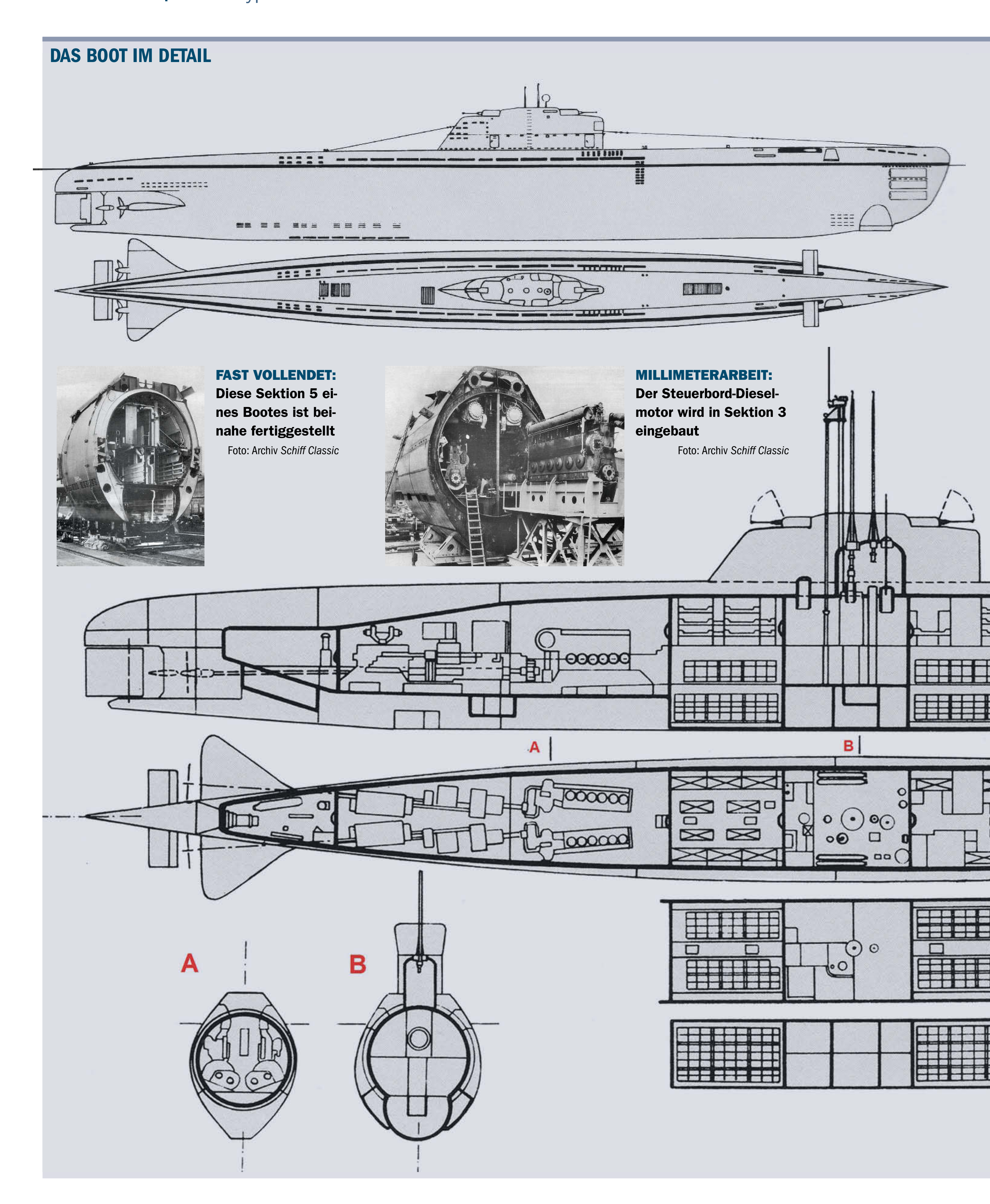
FEINDLICHE ÜBERLEGENHEIT

Dönitz legte seine Hoffnungen nur in solche neuen Bootstypen, die dazu geeignet waren, die Unterlegenheit gegenüber der technisch immer versierteren feindlichen Abwehr wettzumachen.



ROHLING: **Sektion 6 (vorderer Wohnraum) in dem einer „8“ ähnlichen Querschnitt im Ausbau** Foto: Sammlung GSW

DAS BOOT IM DETAIL



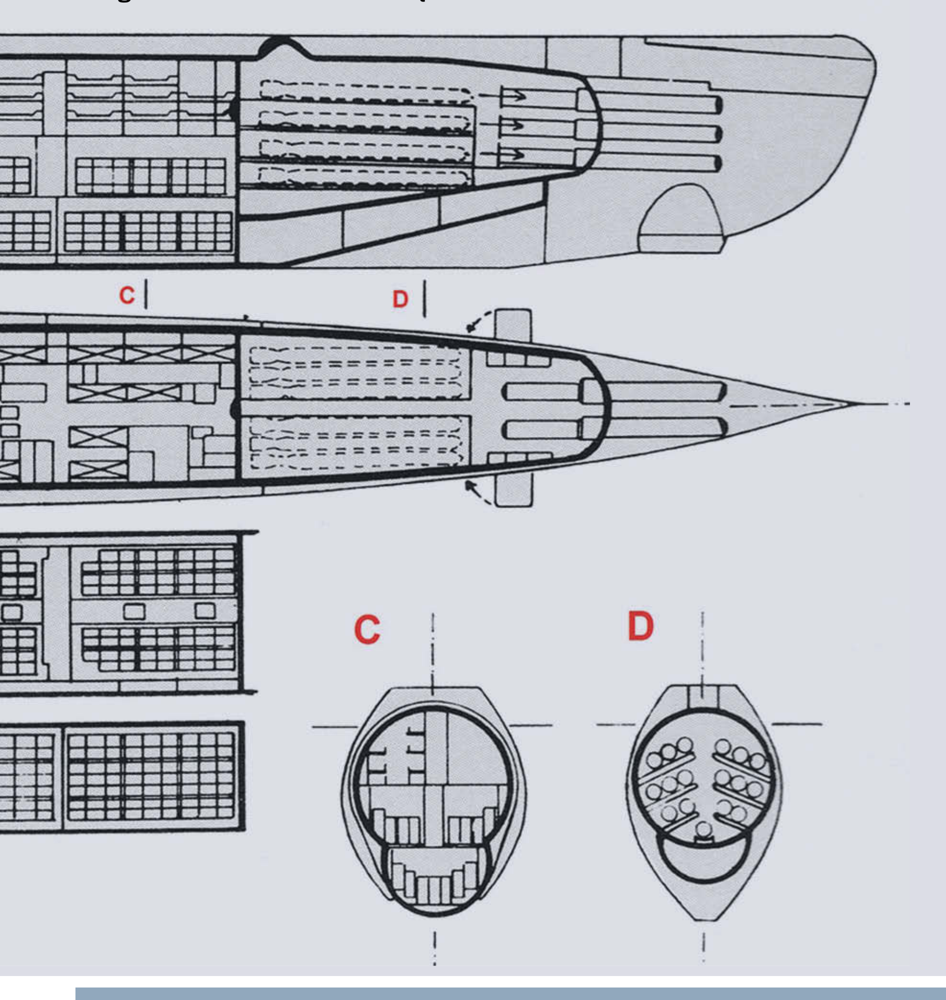
FAST VOLLENDET: Diese Sektion 5 eines Bootes ist beinahe fertiggestellt
Foto: Archiv *Schiff Classic*

MILLIMETERARBEIT: Der Steuerbord-Dieselmotor wird in Sektion 3 eingebaut
Foto: Archiv *Schiff Classic*

WICHTIGE TECHNISCHE DATEN

Länge über alles	76,70 m
Tiefgang (beladen)	6,86 m (achtern) 6,32 m (Mitte) 5,77 m (vorn)
Verdrängung	1.621 m³ (über Wasser) 1.819 m³ (unter Wasser)
Antrieb **Überwasserfahrt** **Unterwasserfahrt**	2 x 6-Zylinder-MAN-Viertakt-Dieselmotor mit je 2.000 PS 2 x Elektro-Maschinen mit je 2.500 PS 2 x Elektro-Maschinen mit je 113 PS für Schleichfahrt
Batterie	6 x Teilbatterien mit je 62 Akkuzellen (120 V)
Fahrleistung	15,6 kn (über Wasser) 17,2 kn (unter Wasser) 6,1 kn (unter Wasser, Schleichfahrt)
Tauchtiefe	133 m (Gebrauchstauchtiefe) 220 m (Gefechtstauchtiefe) 330 m (Zerstörungstiefe)
Bewaffnung	6 x Bugtorpedorohre für 20 Torpedos oder 14 Torpedos und 18 bzw. 12 Minen (je nach Typ)
Fla-Waffen	2 x 20-mm-C/38 in Zwillingslafetten innerhalb schutzsicherer Kalotten, 3.450 Schuss
Besatzung	58 Mann: 6 Offiziere, 5 Unteroffiziere m. P., 14 Unteroffiziere o. P., 33 Mannschaften

FORTSCHRITTLICH: Die Buchstaben in der Planzeichnung des Typs XXI geben die Schnittstellen der Querschnitte an Foto: Archiv *Schiff Classic*



Die Deutsche Wehrmacht

U-BOOTTYP XXI



Ø 30 mm

PORTOFREI
EUR 19,95



210 mm x 297 mm
mit Seriennummer

Unterseeboot Typ XXI

Der U-Boottyp XXI gilt bis heute als Prototyp des modernen U-Bootes mit konventionellem Antrieb, der in der Endphase des 2. Weltkriegs in Rekordzeit entwickelt und noch in Großserie gebaut wurde. Als überlegene Angriffswaffe konzipiert, kamen die großen „Elektro-Boote" aber nicht mehr zum Einsatz. Vielmehr nutzten die Alliierten nach Kriegsende die erbeuteten Boote und Pläne zur Fortentwicklung eigener U-Boote.

Von Experten für Experten: Das Sammelwerk zur deutschen Militärtechnik des 2. Weltkriegs in höchster Münzqualität

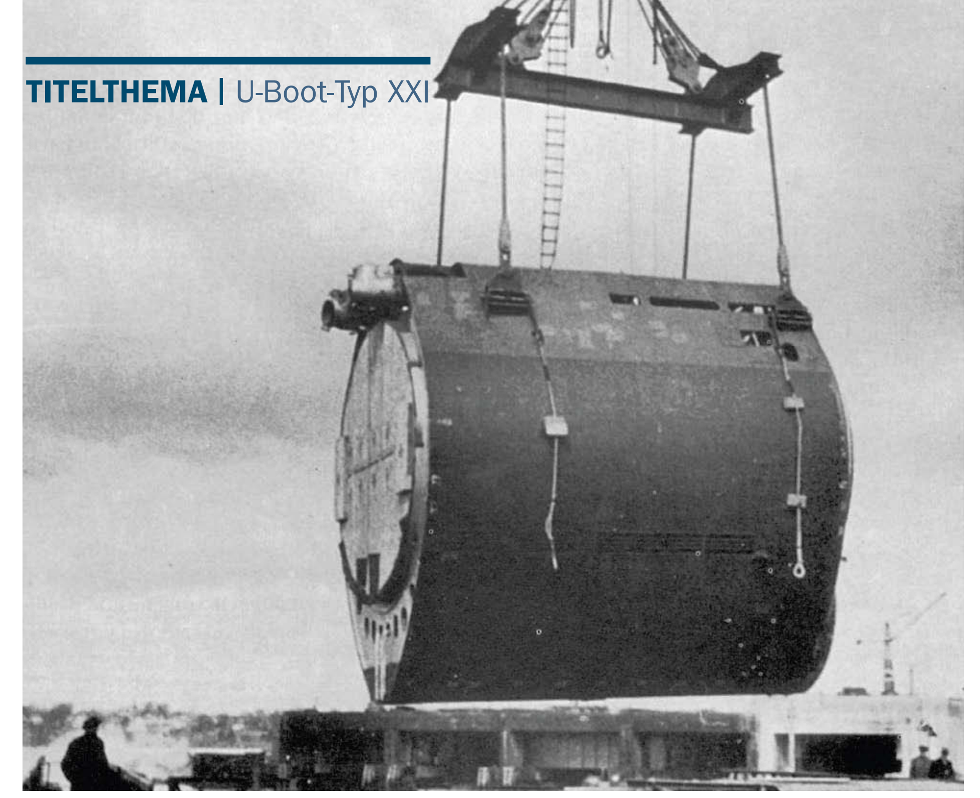
Sichern Sie sich jetzt Ihre persönliche Sammlerausgabe zum Vorzugspreis!

☎ 0800-71 71 333 (gebührenfrei)

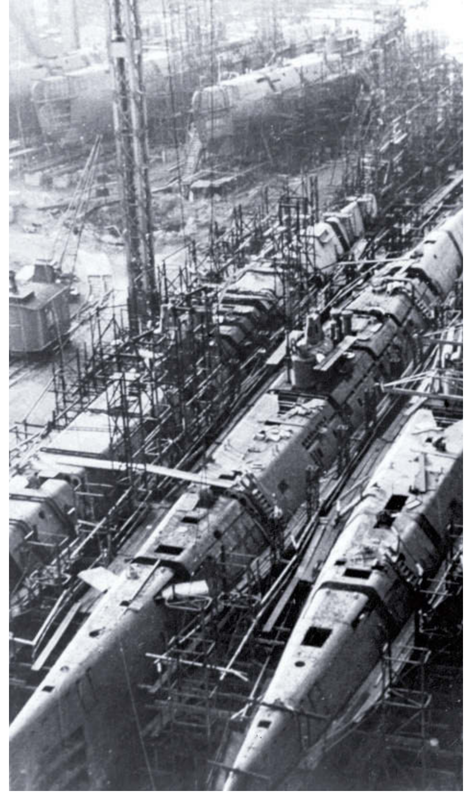
www.deutsches-militaerarchiv.de



Brandlstraße 30 · D-83259 Schleching



AUSBAU: Eine bereits mit Außenhülle versehene Sektion ist fertiggestellt und wird per Kran umgesetzt Foto: Sammlung GSW



SCHLACHTFELD WERFT: Bei Kriegsende kurz vor der Endmontage stehende Boote Foto: p-a/WZ-Bilddienst

ne Unterwassergeschwindigkeit von elf bis zwölf Knoten erreichen würden. Das aber war noch zu wenig. Wollte man Zerstörern entgehen, mussten mindestens 15 Knoten das Ziel sein.

Mindestens 15 Knoten

Es wurden verschiedene Varianten durchgespielt – etwa der Einbau von drei Halbbatterien unterschiedlicher Größe –, doch zur Reife gelangten die Überlegungen erst, als man zwei Halbbatterien übereinander so aufstellte, dass die Wohnsektion von Typ XVIII unverändert übernommen werden konnte.

Um die geschaffenen Kapazitäten voll zu nutzen, kamen schnell laufende, über dem Getriebe arbeitende E-Maschinen hoher Leistungsfähigkeit (je 2.500 PS) zum Vorschlag und für die geräuschlose Schleichfahrt der Antrieb über Keilriemen. Diese für den Entwurf wegweisenden Ideen sind im April 1943 entwickelt worden. Im Mai, als der U-Boot-Krieg aus deutscher Sicht seinen bisherigen Tiefststand erreicht hatte, ging das K-Amt an die Feinarbeit, das heißt, Vor- und Nachteile des neuen, XXI bezeichneten Typs gegenüber XVIII auszuloten: schlechteres Verhalten über Wasser, der um das Dreifache höhere Bleibedarf als beim Walter-Boot, geringere Höchstgeschwindigkeit unter Wasser, vor allem aber der erhöhte Arbeiterbedarf und die zu erwartenden Umstellungsschwierigkeiten bei Werften und Zulieferindustrie. Schließlich aber überwogen die Vorteile. Ausschlaggebend war die hohe Ausdauer unter Wasser, besonders bei Schleichfahrt, mit der sie die feindliche Abwehr unschädlich machen konnte. Um den 25. Mai 1943 lag der erste fertige Entwurf vor, den die Ingenieure grundsätzlich billigten; lediglich die Getriebeanlage und die Hauptmaschine mussten die Ingenieure noch überarbeiten.

> „Der Führer erklärt, dass ein Aufhören des U-Boot-Krieges gar nicht infrage kommt“
>
> Lagevortrag des ObdM vor Hitler, 15. Juni 1943

Am 19. Juni befahl Dönitz die unverzügliche Inbaugabe der XXIer-Klasse als Ersatz für die Fernboote IX C und IX D, und am 8. Juli meldete der seit 30. Januar 1943 amtierende ObdM seinem „Führer“ den Baubeginn des Elektro-U-Bootes, das mit einer Unterwasserfahrt von 19 Knoten dem Zugriff der feindlichen U-Abwehr sicher entzogen war.

Doch die veranschlagte theoretische Höchstfahrt konnte von den Booten nicht erreicht werden. Es blieb bei 16,5 bis 17,2 Knoten, die den notwendigen Zweck aber erfüllten, rechtzeitig vom Feind ablaufen zu können.



STUMME ZEUGEN: Hinweisschilder im Torpedoraum eines XXIer-Bootes aus dem Nachlass eines ehemaligen Torpedomechanikers Foto: Interfoto/Hermann Historica



ANLEITUNG: Als „geheim“ eingestuftes, großformatiges Handbuch zur Maschinen- und Elektrokunde aus dem Jahre 1944 Foto: Interfoto/Hermann Historica

STARKE BEWAFFNUNG: Die sechs Bugtorpedorohre 533 Millimeter von U 2502 bei Blohm & Voss in Hamburg, das zur 11. U-Flottille in Bergen gehörte, aber nicht mehr zum Einsatz kam Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

Das neue Konstrukt war im Gegensatz zu den bisher gängigen U-Booten in der Lage, infolge hoher Tauchtiefe und schneller Unterwasserfahrt vor angreifenden U-Jägern und Flugzeugen abzutauchen, lange unten zu bleiben und extrem gefährdete Gebiete, zum Beispiel in Küstennähe, schnell zu überwinden. Typ XXI konnte nach Leerfahrten seine Batterien wieder aufladen und so eine erheblich längere Seeausdauer erzielen, was dem neuartigen Schnorchel zu verdanken war.

Der Schnorchel

„Während des Unterwassermarsches mit 5 bis 5,5 Knoten brauchte das Boot innerhalb von 24 Stunden nur drei Stunden auf Sehrohrtiefe zu gehen, um dann mithilfe des Schnorchels und der Dieselmotoren die Batterien wieder aufzuladen. Das Boot konnte pro Tag also etwa 120 Seemeilen zurücklegen. Die theoretische Ortungsmöglichkeit des Schnorchels durch Radar betrug dabei 12,5 Prozent. Die Boote hatten also nach damaligen Maßstäben gute Chancen, unbemerkt in den Atlantik vorzustoßen.“ (Werner Rahn).

Hitler erkundigte sich jetzt interessiert und eindringlich nach den Einzelheiten wie Aktionsradius, Höchstgeschwindigkeit, Aufladebedingungen und Bewaffnung und kam schließlich auf den entscheidenden Punkt zu sprechen, nämlich, wann diese neue Errungenschaft endlich zum Einsatz käme. Dies aber war das Dilemma, denn das Hauptamt Kriegsschiffbau veranschlagte eine Mindestbauzeit von 18 Monaten.

Die ersten drei Boote stünden also erst im November 1944 zur Verfügung und an den Serienbau war vor März 1945 nicht zu denken. Ein Problem, auf das Dönitz schon im Vorfeld hingewiesen und mit Rüstungsminister Albert Speer diskutiert hatte. Notfalls, so der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine, müsse in drei Schichten gearbeitet werden, „weil dieses Vorhaben eine umwälzende Bedeutung für den U-Boot-Krieg besitzt“.

An den kleineren Walter-Einheiten XVII und XXII, die ihrer geringeren Größe wegen kurzzeitig abgeliefert werden konnten, zeigte Dönitz indes wenig Interesse. Das neue, große Atlantikboot war der Kristallisationspunkt, und der Großadmiral garantierte Hit-



VORBEI: U 2502 und U 2326 (rechts) haben nach der Kapitulation an der *HMS Al Rawdah* festgemacht Foto: Archiv *Schiff Classic*



IN TRÜMMERN: Britische Soldaten bestaunen im Bau befindliche Typ-XXI-Boote auf der Werft Blohm & Voss in Hamburg Foto: Archiv *Schiff Classic*

ler, nur mit dieser Waffe durch entsprechende Versenkungserfolge an die alliierten Neubauziffern heranzukommen.

Wann sind sie fertig?

Um den Bau zu forcieren, benötigten Werften und Zulieferindustrie 262.000 Mann, die Hitler seinem ObdM im Moment zwar nicht zusichern konnte. Er sagte aber: „Das Wichtigste ist, dass dieses neue U-Boot gebaut wird", er hänge sehr an der Marine und werde für sie alles tun, was in seiner Macht stünde. Die Frage war, wie schnell Typ XXI zur Ablieferung kommen würde. Der vom K-Amt genannte Termin Ende November war indiskutabel, der U-Boot-Krieg musste in eine neue, positive Phase treten, und hier konnte nur Rüstungsminister Speer helfen, der anstatt der bisher üblichen Einzelbauweise für eine straff gesteuerte Massenbauweise mit genau bezeichnetem Fertigungsablauf plädierte.

Der Chef des Hauptausschusses Kriegsschiffbau, Otto Merker, schlug vor, die Boote aus vorgefertigten Rohsektionen zusammenzusetzen und den Sektionsbau – wie bei den Automobilen – im fließbandähnlichen Taktverfahren ausführen zu lassen.

Dieses Verfahren war zwar nicht generell neu, wohl aber in der U-Boot-Produktion. Der Sektionsbau ruhte auf dem simplen Prinzip der Arbeitsteilung: Die Zulieferindustrie – vorzugsweise aus dem Binnenland – versorgte die Werften mit den Fertigteilen, also den Sektionsrohlingen, die in besonders erfahrenen und im Arbeitsablauf eingespielten Betrieben zusammengeschweißt wurden. Für die anfallenden Koordinierungsmaßnahmen richtete Speer eigens ein neues Konstruktionszentrum ein. Unter der Deckbezeichnung „Ingenieur-Büro Glückauf" (IBG) steuerte die dem Hauptausschuss unterstellte und wegen drohender Luftangriffe sicherheitshalber im Harz eingerichtete Institution die U-Boot-Fertigung in kürzester Zeit.

ZU VIELE MÄNGEL

Die neu konzipierten Elektro-Boote enthielten zwar viele zukunftsweisende technische Neuerungen, waren aber keineswegs ausgereifte Konstruktionen

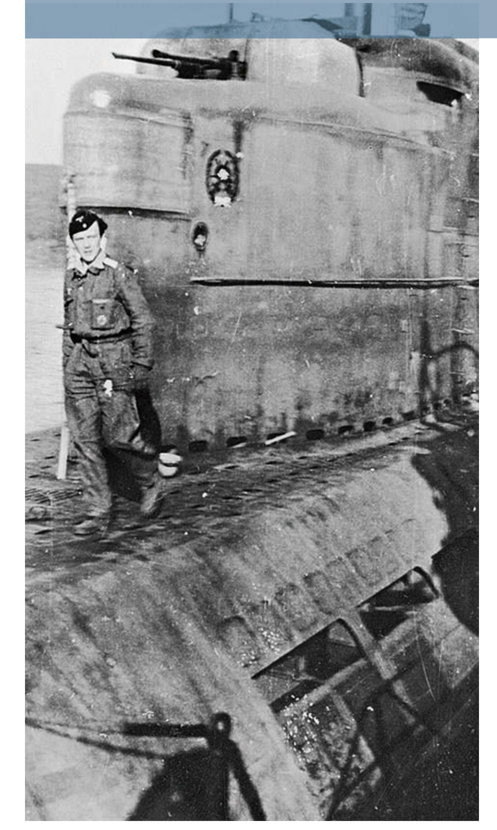
Typ XXI wurde in acht Sektionen aufgeteilt und es galt nun, die mit dieser neuen Bauweise entstehenden Probleme zu lösen: Die Passgenauigkeit musste sichergestellt sein, Hebebühnen und geeignete Transportfahrzeuge mussten in ausreichender Zahl zur Verfügung stehen, um die bis zu 165 Ton-

DILEMMA Arbeitskräfte- und Materialmangel

Die Frage, ob mit einer ausreichenden Anzahl dieses neuen U-Boot-Typs der Krieg für das Deutsche Reich hätte gewonnen werden können, muss mit einem klaren „Nein" beantwortet werden.

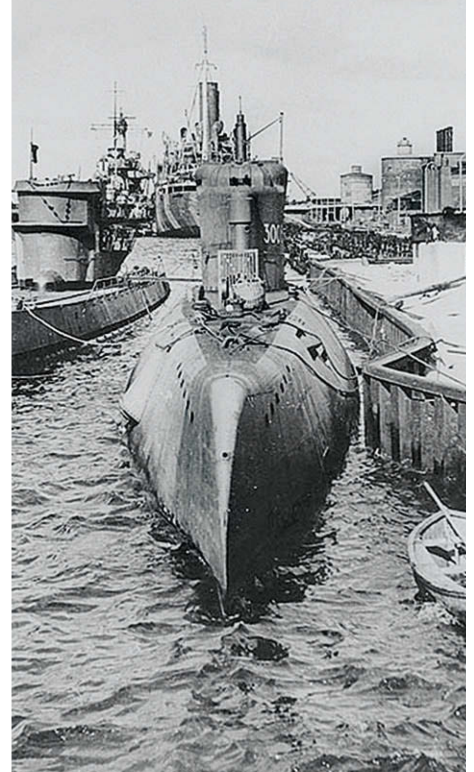
Wie der Erste, so war auch der Zweite Weltkrieg letztlich ein Schlagabtausch hochgerüsteter Industrienationen, aus dem diejenige Partei siegreich hervorgehen würde, welche die langfristig größten wirtschaftlichen Ressourcen besaß. Mit dem Kriegseintritt der USA im Dezember 1941 gewann die Anti-Hitler-Koalition einen wirtschaftlich starken Gegner hinzu, Sowjetrussland hatte trotz größter Anstrengungen nicht in einem kurzen Feldzug niedergerungen werden können, die dort erhofften Rohstoffe gelangten nicht in ausreichendem Maß in deutsche Betriebe.

Die anfänglichen, technisch und taktisch mit großer Überlegenheit geführten „Blitzkriege" mündeten in einen tödlichen Abnutzungskampf, den auch die propagandistisch begleiteten „Wunderwaffen" nicht siegreich hätten beenden können.



ANGEPASST: Der Turmaufbau der XXI-Boote war strömungsgünstig geformt

Foto: Archiv *Schiff Classic*



ERBEUTET: U 3008 nach der Kapitulation in Kiel. Das Boot kam in die USA, wo es als USS 3008 bis 1948 Dienst tat

Foto: Archiv *Schiff Classic*

nen schweren Sektionen an ihren Bestimmungsort zu bringen. Die Sektionsbauweise ging schnell und sparte erhebliche Arbeitskräfte – das war der Vorteil.

Doch zwei gewichtige Nachteile blieben mit der extremen Luftgefährdung und drohenden Passungenauigkeiten bestehen. Im Ergebnis sollte sich dann aber zeigen, dass weniger Luftangriffe für den letztlichen Minderbau verantwortlich waren als vielmehr der sattsam bekannte Arbeitskräfte- und Materialmangel, den Deutschland im sechsten Kriegsjahr nicht mehr ausgleichen konnte.

Wettlauf mit der Zeit

Am 13. August verfügte Dönitz, den U-Boot-Bau von den bisherigen Typen VII und IX auf die Elektro-Boote XXI und XXIII umzustellen. Der Wettlauf gegen die Zeit begann. Ende Dezember betrug die Anzahl der von der Marine abgenommenen XXI-Boote 80 Stück, in der Summe stellte sie 123 Boote in Dienst.

Es ist keine Frage, dass dieses neue U-Boot für die Führung zu spät kam, um den Kriegsverlauf noch zu beeinflussen. Zu gering war die benötigte Zahl an Arbeitern, zu spärlich das Material. Binnen zwei Jahren konnte zwar eine größere Stückzahl von Einheiten fertiggestellt werden, doch lief nur ein Boot kurz vor der Kapitulation zur Feindfahrt aus: U 2511 unter Korvettenkapitän Adalbert Schnee bekam bei Schleichfahrt und ohne geortet worden zu sein den britischen Schweren Kreuzer *Norfolk* vor die Rohre, aber die gegenwärtigen Kapitulationsverhandlungen verbaten einen Feuerbefehl, sodass das Boot ohne Beute in seinen Stützpunkt einlief. Ein eigenartiger Zufall war es, dass sich an Bord der Norwegen ansteuernden *Norfolk* eine Kommission ausgerechnet mit dem Auftrag befand, Erkundigungen über den neuen deutschen U-Boot-Typ einzuholen, der die Nachkriegsentwicklungen im U-Boot-Bau in West und Ost wesentlich beeinflussen sollte.

Die Standards konventioneller, also nicht nuklearer U-Boote in den USA, Großbritannien, der UdSSR und später auch in Frankreich lehnten sich stark an Typ XXI an. Jeder Siegermacht stand das Recht zu, einige der Boote zu übernehmen und für ihre Zwecke zu nutzen. Von den in Dienst gestellten Booten sind 23 durch Feindeinwirkung verloren gegangen (vor allem durch Bomben und Minen), 88 wurden bei Kriegsende befehlsgemäß selbstversenkt, nur zwölf blieben erhalten.

Ein besonderes Schicksal verbindet sich mit U 2540, das am 4. Mai 1945 in der Flensburger Förde von der eigenen Besatzung versenkt und 1957 gehoben wurde. Das Boot wurde instand gesetzt und am 1. September 1958 von der neu geschaffenen Bundesmarine als *Wilhelm Bauer* (NATO-Kennung Y 880) übernommen, die es bis 1982 als Versuchs- und Erprobungsboot einsetzte. Heute liegt Ex-U 2540 als Museumsboot und stummer Zeitzeuge deutscher U-Boot-Technik des Zweiten Weltkriegs im Alten Hafen in Bremerhaven. ⚓



IM EINSATZ: Britische Flugzeuge der 236 und 254 Beaufighter Squadron beschießen U 2524 und treffen beidseitig des Rumpfes; das Boot wird dabei schwer beschädigt, aber nicht versenkt

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

Von Amazonen und Piratinnen

Frauen an Bord

Was lange Zeit als unsittlich und höchst unweiblich galt, ist heute selbstverständlich: Frauen fahren zur See und erobern zunehmend eine Männerdomäne. Ein Phänomen der Moderne? Nicht unbedingt!

Von Verena Munde



SCHLECHTER EINFLUSS: Um dem betörenden Gesang der Sirenen standzuhalten, ließ sich Odysseus an einen Mast binden und seinen Männern Wachs in die Ohren stopfen Foto: picture-alliance/akg-images



MUTIG: **Teuta regierte Illyrien 230 bis 228 v. Chr. Sie griff mit ihrer Flotte die Küstenstädte an der Adria an, ließ sie plündern und legte sich mit Rom an**

Foto: picture-alliance/Mary Evans Picture Library

Frauen auf hoher See? Legenden dazu gibt es reichlich, Quellen hingegen sind rar. Was überliefert ist, ist jedoch eindrucksvoll und geht bis in die Antike zurück. So stellt sich der bislang noch lückenhafte Stand der Forschung dar.

Immer wieder haben es Frauen geschafft, sich gegen Konventionen und zeitgenössisches Rollenverständnis auf See durchzusetzen – ob als Amazone, Piratin, Freiheitskämpferin oder Kapitänsfrau, die notfalls das Schiff allein sicher in den Hafen brachte.

Noch weit bis ins 19. Jahrhundert durften Frauen keine seemännischen Berufe ergreifen und waren an Bord verboten. 1872 wird dies in der für alle deutschen Häfen verbindlichen Seemannsordnung festgehalten. Grund ist nicht nur die traditionelle Rollenverteilung, die Frauen an Heim und Herd fesselte, sondern auch ein alter Aberglaube: Frauen an Bord bringen Unglück.

Der damalige Spruch „Wiwerröck an Bord bringen Stried und Moord" war gang und gäbe auf deutschen Schiffen. Man war davon überzeugt, dass Frauen gefährliche Unwetter heraufbeschwören, Unfrieden stiften, durch unzüchtiges Auftreten und Verhalten die Moral der Mannschaft gefährden und die Mannschaft von der Arbeit abhalten würden.

Bereits in der Antike galten sie als Unheilsbringer, man denke beispielsweise an die Sirenen, die Odysseus in schwere Bedrängnis brachten. In Mittelalter und früher Neuzeit spiegelt sich dieser Aberglaube in der Hexenverfolgung wider. Frauen unterstellte man vor allem einen hinterlistigen Wetterzauber, der angeblich Ernten vernichtete und Schiffe zum Kentern brachte.

Doch Ausnahmen bestätigen bekanntlich die Regel, und Ausnahme-Seefrauen gab es bereits vor unserer Zeitrechnung. Eine der kriegerischsten Frauen der Antike war Teuta von Illyrien: Nach dem Tod ihres Mannes riss sie die Herrschaft an sich und regierte von 230 bis 228 über die Region im heutigen Albanien. Sie griff mit ihrer Flotte die Küstenstädte an der Adria an, ließ sie plündern und bekam es unweigerlich mit Rom zu tun.

Anfangs verhandelte man noch. Aber als Teuta römische Gesandte ermorden ließ, schickte Rom seine Legionen. Es folgten die beiden Illyrischen Kriege, in denen Teuta unterlag und sich ins albanische Hinterland zurückziehen musste.

Ähnlich kriegerische Einsätze überliefert die nordische Erik-Saga von zwei Wikingerfrauen, die um 1.000 maßgeblich an Nordamerika-Expeditionen beteiligt waren. So wird über Freydis Eriksdottir berichtet, dass sie nach ihrer ersten Reise in die neue Welt eine zweite auf eigene Faust unternahm und in der Auseinandersetzung mit den Ureinwohnern nicht gerade zimperlich war. Mit Schwert und entblößter Brust soll sie sich in den Kampf gestürzt haben.

Etwa zeitgleich startete Gudrid Thorbjamarsdottir mit ihrem Mann von Grönland aus eine Expeditionsreise nach Amerika. Im heutigen Kanada brachte sie einen Sohn zur Welt, den wohl ersten Amerikaner europäischer Abstammung.

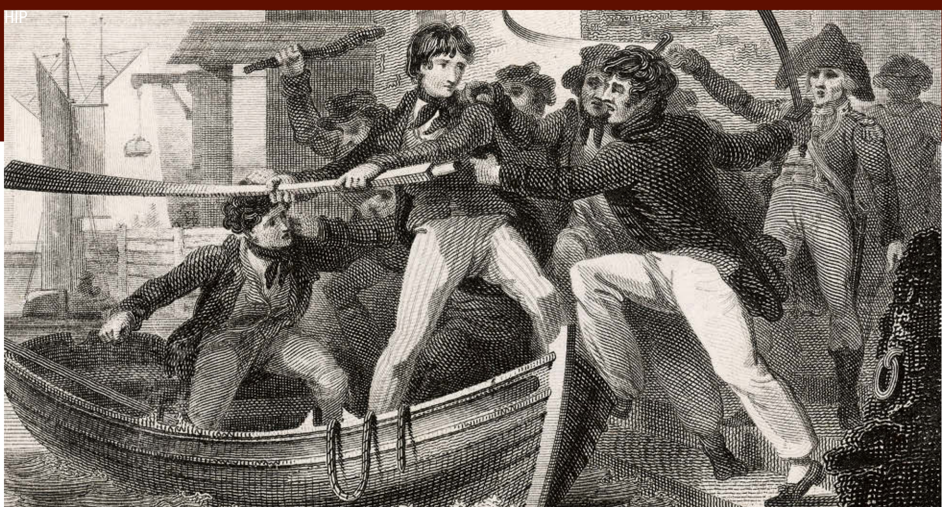
Kämpferisch

Bis heute werden sie in Griechenland als Freiheitskämpferinnen verehrt: Laskarina Bouboulina von der Insel Spetses und Mando Mavrogenous (1796–1848) von Mykonos. Beide waren vermögend, stellten für die Rebellion gegen die osmanische Herrschaft aus eigenen Mitteln eine Flotte zusammen und führten auch das Kommando. Bouboulina befehligte die Agamemnon, das erste und größte Kampfschiff im Unabhängigkeitskrieg von 1821.

Von Mavrogenous ist bekannt, dass sie von ihrer Mitgift zwei Schiffe und 800 Kämpfer ausrüstete, an Seeschlachten teilnahm und mehrmals dem Tod nur knapp entronnen ist. Beiden wurde ihr Engagement zeit-



RÄUBERISCHES TRIO: Jack Rackham (1682–1720) mit seinen beiden Piratenfrauen Anne Bonny (1699–unbekannt) und Mary Read (1685–1721) Foto: picture-alliance/HIP



UNBÄNDIGER WILLE: Mary Ann Talbot (1778–1808) diente, als Mann verkleidet, unter dem Namen John Taylor in der Royal Navy Foto: picture-alliance/Mary Evans Picture Library

lebens nicht gedankt: Die neue griechische Regierung sah in den Frauen eine Konkurrenz, raubte und grenzte sie aus. Bouboulina wurde erschossen, Mavrogenous starb mit 52 Jahren an Thyphus. Bis zur Einführung des Euro war Bouboulina auf dem 50-Drachmen-Schein abgebildet und Mavrogenous' Konterfei zierte die Zwei-Drachmen-Münze.

Unter den Piraten

Raufen, trinken, rauchen, fluchen … Diese Attribute eines zünftigen Piraten werden auch Anne Bonny und Mary Read nachgesagt. Beide stammten aus England. Anne Bonny heuerte mit 13 Jahren, als Junge verkleidet, auf einem Handelsschiff an.

Mary Read, unehelich geboren, wurde von ihrem Vater als Junge ausgegeben und ging mit ihm nach Nordamerika. Dort heiratete sie einen Seemann und fuhr mit ihm über die Meere. Ihr Schiff wurde vom legendären Piraten Jack Rackham (ihm verdanken wir den Jolly Roger) gekapert, in den sich Anne Bonny verliebte. Fortan machte das räuberische Paar die Karibik unsicher und kaperte irgendwann auch das Schiff, auf dem Mary Read war. So kamen die beiden Frauen zusammen und gingen mit Rackham als Trio auf Beutezug. Als sie vor Jamaica von einem englischen Kriegsschiff angegriffen wurden, sollen allein die Frauen erbittert das Schiff verteidigt haben.

Die betrunkene Mannschaft, so heißt es, verschanzte sich ängstlich unter Deck. Die Piraten wurden besiegt und zum Tod durch den Strang verurteilt. Vor der Vollstreckung bat Rackham, seine Geliebte Anne noch einmal sehen zu dürfen. Zum Abschied soll sie ihm gesagt haben: „*I'm sorry to see you here, Jack, but if you'd have fought like a man, you wouldn't need to hang like a dog.*" Da beide Piratinnen vorgaben, schwanger zu sein, wurden sie nicht hingerichtet. Mary Read soll im Gefängnis verstorben sein, das Schicksal von Anne Bonny ist ungeklärt.

Es liegt auf der Hand, dass meist nur eine Maskerade den Weg von Frauen an Bord ermöglichte. Seit dem 17. Jahrhundert sind vor allem von englischen, niederländischen und spanischen Schiffen Frauen dokumentiert, die als Mann verkleidet anheuerten.

Ein berühmtes Beispiel ist Hannah Snell, die schon als Kind Soldat gespielt haben soll. 1747 kam sie unter dem Decknamen James Gray an Bord der *Swallow*, fuhr nach Lissabon und Indien. In der Schlacht von Devicotta 1749 wurde sie schwer verwundet. Zurück in England, offenbarte sie ihr Geschlecht und erhielt sogar eine Pension. Zeitlebens erlangte sie eine gewisse Berühmtheit: Snell veröffentlichte einen Reisebericht, und ihr Porträt, das sie als Seesoldat verkleidet zeigt, konnte man Mitte des 18. Jahrhunderts überall in England erwerben.

KAUM PRÄSENZ AUF SEE

Auch wenn Frauen im Zuge der Industrialisierung in den Arbeitsmarkt drängten, blieb ihnen die Seefahrt insgesamt verschlossen. Auf Passagierschiffen übten sie lediglich spezifische Frauenberufe aus

Auch Mary Ann Talbot hat als Mann verkleidet in der Royal Navy gedient – unter dem Namen John Taylor. Anfangs als Page

Kommen Sie an Bord!

... und sichern Sie sich ein ganzes Paket an Vorteilen:



- ✓ *Schiff Classic* kommt alle zwei Monate pünktlich zu Ihnen nach Hause, sogar 2 Tage, bevor es am Kiosk liegt*.
- ✓ Sie sparen 10 % gegenüber dem Einzelheft-Preis.
- ✓ Sie erhalten als Begrüßungsgeschenk das Buch »Die Gorch Fock«

Lesen Sie *Schiff Classic* für 2 Jahre und holen Sie sich ...

Ihr Geschenk:

Die Gorch Fock und ihre Schwesterschiffe

Lesen Sie die Geschichte der Gorch Fock und ihrer fünf Schwesterschiffe. Brillant bebildert und mit fundierten nautischen und historischen Hintergrundinfos.



Upps, Karte schon weg? Dann einfach unter 0180 532 16 17**

oder unter www.schiff-classic.de/abo bestellen!

GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München
** 14 ct/Min. aus dem dt. Festnetz, Mobilfunk max. 42 ct/Min.



SEELUFT SCHNUPPERN: Marinehelferinnen versahen wichtige Dienste und hatten ihren festen Platz in der Kriegsmarine
Foto: picture-alliance/SZ Photo



ANNÄHERUNG: Sie fuhren zwar nicht zur See, pflegten aber maritimes Brauchtum: der „Flottenbund deutscher Frauen“
Foto: picture-alliance/arkivi

des Kapitäns, später auf anderen Schiffen als Trommler und Pulveraffe. Sie fuhr nach Santo Domingo, Westindien und Amerika. Mary Ann Talbot wurde verwundet, geriet in Gefangenschaft und soll später ebenfalls eine Pension erhalten haben. Doch wie konnten Frauen auf dem Mikrokosmos Schiff ihr Geschlecht so lange verbergen? In einigen Fällen hatten sie Mitwisser und Komplizen – so wahrscheinlich auch Mary Ann Talbot, die zumindest anfänglich als Page vom Kapitän gedeckt und von der Mannschaft ferngehalten wurde. Auch standen die Frauen an Bord durchaus „ihren Mann“ und arbeiteten hart. Und ein bisschen Glück mag wohl ebenfalls im Spiel gewesen sein …

Kapitänsfrauen

Andere wurden enttarnt und hochnotpeinlichen Verfahren unterzogen, wie etwa Maria Dielin, die vor einer Zwangsheirat floh und 1693 als Matrose Jacob auf einem Schiff der Vereinigten Ostindischen Companie anheuerte. Maria Dielin wurde verhört und leugnete, bis sie sich „von unserem Medico in praesence etlicher Frauens-Personen besichtigen lassen“ musste.

Das Urteil fiel vergleichsweise milde aus, weil Maria Dielin nicht mehr als nötig Umgang mit den Matrosen gepflegt und gute Arbeit geleistet hatte. Sie musste einer Heirat mit einem Kaufmann zustimmen und kam vom Regen in die Traufe. Immerhin erhielt sie Lohn für ihre Arbeit an Bord.

Weniger gut meinte es das Schicksal mit der Hamburgerin Cathrin Rosenbrock, die zwölf Jahre als Matrose und Soldat in den Niederlanden gedient hatte. Als sie schließlich 1684 im Alter von 42 Jahren nach Hamburg zurückkehrte, steckte ihre Mutter sie ins Spinnhaus, eine Besserungs- und Arbeitsanstalt für liederliche und straffällige Frauen. In einem Spinnhaus im holländischen Middelburg landete der weibliche Matrose Clauß Bernsen (richtiger Name unbekannt), der entdeckt und der Travestie überführt wurde. Aus zeitgenössischer Sicht eine „vor Gottes Auge abscheuliche und durch göttliche und andere Rechte höchst verbotene Verübung“.

Seit dem 19. Jahrhundert belegen Zeitungsartikel, Briefe und Bordtagebücher, dass zunehmend die Frauen der Kapitäne mit über die Weltmeere segelten. Das hatte finanzielle Gründe – man sparte sich die Wohnung an Land – und auch pragmatische: Reeder konnten davon ausgehen, dass sich ein Kapitän, den nichts in die Heimat zog, besser um seine Aufgaben an Bord und die Geschäfte in Übersee kümmerte. So begleitete die Papenburgerin Margaretha Meinders nach der Hochzeit ihren Mann auf See. Im sittenstrengen 19. Jahrhundert bestand die Aufgabe der Kapitänsfrau darin, ihren Mann und bis zum Schulalter mitreisende Kinder zu versorgen, zu waschen, zu nähen, sich um Kranke zu kümmern und ansonsten von der Mannschaft fernzuhalten. Von der Arbeit auf dem Schiff, dem Setzen von Segeln und Navigation ist selten die Rede.

Und doch müssen diese Frauen solche Kenntnisse gehabt und tatkräftig angepackt haben. Wie sonst hätten allein Margaretha Meinders, der Steuermann und ein 16-jähriger Matrose den havarierten Dreimast-Schoner *Johanna von Mauritius* bis nach Melbourne bringen können? Der Rest der Besatzung, inklusive des Kapitäns, war an Amöben-Ruhr verstorben. So schreibt 1890 die Zeitung *The West Australien*: *„For the last ten days the vessel was managed by the captain's wife and the mate.“*

PERSONAL 2014 DEUTSCHE HANDELSSCHIFFE

Berufsgruppe	Deutsche	weiblich	Ausländer	weiblich	Ges.
Schiffsführer	1.088	11	79	–	1.167
Nautische Offiziere	1.268	80	330	–	1.598
Technische Offiziere	1.220	10	387	2	1.607
Offiziersassistenten	78	5	11	–	89
Schiffsmechaniker	548	4	17	–	565
Deckspersonal	848	16	1.363	20	2.211
Maschinenpersonal	295	4	518	10	813
Auszubildende	405	34	3	–	408
Sonstige	959	272	933	47	1.892
Gesamt	6.709	436	3.641	79	10.350



ANSPRUCHSVOLL: Die Fregatte *Hamburg* kehrte am 20. Dezember 2015 in ihren Heimatstützpunkt Wilhelmshaven zurück. Etwa 200 Frauen und Männer hatten an sechs Monate dauernden Übungen teilgenommen Foto: picture-alliance/dpa



NOVUM: Erster weiblicher Wachoffizier der Deutschen Marine während eines Einsatzes im Libanon Foto: picture-alliance/dpa

Ihre Rolle wurde offensichtlich und sie erhielt für die gerettete Ladung von der Versicherung 300 Pfund als Lohn. In Papenburg wurde der Einsatz der Kapitänsfrau lediglich in einer Zeitungsnotiz erwähnt. Zur Seeheldin erklärte man sie erst 40 Jahre später, als die Nationalsozialisten Vorzeigefrauen suchten, die durch Aufopferungsbereitschaft und Arbeitseinsatz zum Wohl des Ganzen den herrschenden Kriterien weiblicher Pflichterfüllung entsprachen.

Steigende Beachtung

Deutlich mehr Beachtung erfuhr die Kapitänsfrau Mary Patten (1837–1861), die 1856 den Klipper *Neptune's Car* sicher um Kap Hoorn navigierte und in den Hafen von San Francisco brachte. Das Schiff war in ein Unwetter geraten, der Kapitän schwer verletzt und der erste Offizier hatte eine Meuterei angezettelt. Mary Patten konnte die Mannschaft hinter sich bringen und übernahm die Führung – im Alter von 19 Jahren und schwanger. Auch sie erhielt eine Belohnung für die Rettung des Schiffes in Höhe von 1.000 Dollar. Nach ihr wurde das Patten Hospital in der US Merchant Marine Academy New York benannt und zahlreiche namhafte Seefahrtschriftsteller thematisierten ihre außergewöhnliche Geschichte.

Auch wenn Frauen im Zuge der Industrialisierung zunehmend die Arbeitswelt eroberten, blieb die Seefahrt insgesamt eine Tabuzone. Lediglich auf Passagierschiffen wurden Frauen als Stewardessen, Krankenpflegerinnen, Reiseleiterinnen oder Kindergärtnerinnen beschäftigt. Wegen Arbeitskräftemangels taten sie im Ersten Weltkrieg als Heizerinnen auf Dampfschiffen Dienst.

Mit Kriegsende war es mit diesem ersten Schritt einer Art Gleichberechtigung an Bord bald vorbei. 1934 hieß es in den Bemannungsrichtlinien der See-Berufsgenossenschaft ausdrücklich, dass weibliche Personen nicht beschäftigt werden dürften. Und doch gibt es auch hier wieder die berühmte Ausnahme zur Regel: Anneliese Teetz, geborene Sparbier aus Hamburg. Sie war Volksschullehrerin, aber von Kindesbeinen an von der Seefahrt begeistert. 1931 gelang es ihr, als Schiffsjunge auf einem Hochseefischdampfer anzuheuern – der Reeder verlangte aber, dass sie sich als Mann verkleidete. In den folgenden Jahren brachte sie es bis zum Steuermann und erhielt 1943 ihr Patent.

> **„Wiwerröck an Bord bringen Stried und Moord“**
>
> Spruch aus dem 19. Jahrhundert

Als im Zweiten Weltkrieg das Arbeitsverbot für Frauen in der Seeschifffahrt ausgesetzt wurde, diente sie unter anderem auf dem Küstenmotorschiff *Nord 28*, das Kriegsgüter nach Norwegen transportierte. Ansonsten beschäftigte man deutsche Frauen während des Krieges nur als Marinehelferinnen, die hauptsächlich an Land im Einsatz waren – als Bürokraft, Telefonistin oder im Wetterdienst. Nach Kriegsende fuhr Anneliese Sparbier weiter zur See und erwarb 1955 als erste deutsche Frau das Große Kapitänspatent. Einen Kapitänsposten bekam sie aber nie, sondern wurde nur als Offizierin eingesetzt.

Seit 1958 stehen Frauen alle Berufe offen (was eingeschränkt auch für die Volksmarine der DDR galt), seit 2001 auch alle Laufbahnen und Schiffe der Marine. Dennoch sind Frauen deutlich in der Minderheit, vor allem in Führungspositionen. So weist der Jahresbericht der Deutschen Marine für das Jahr 2014 insgesamt 10.350 Beschäftigte auf deutschen Handelsschiffen aus, davon 515 weibliche. Von 1.167 Kapitänen sind elf weiblich – verschwindend wenig, aber immerhin schon knapp viermal so viele wie 1998. In der Bundeswehr dienen aktuell knapp 19.800 Frauen, davon 1.491 in der Marine.

Die Tatsache, dass es in Sachen Gleichstellung noch Handlungsbedarf gibt, führte 1998 zur Gründung des Verbands Frauen zur See e. V. (www.frauenzursee.de). Als Netzwerk und Interessensvertretung setzt er sich für ein gleichberechtigtes berufliches Miteinander ein. Wären nicht immer noch Vorurteile und alter Aberglaube mit an Bord, müsste der Verband in seinem „Leitfaden für Berufseinsteigerinnen“ nicht mahnen: „Vermeide Kleidung, die als provokant empfunden werden kann (…) Setze niemals Verhaltensweisen ein, die (…) als ‚typisch weibliche Tricks‘ empfunden werden.“ Irgendwie erinnert das an den Spruch aus dem 19. Jahrhundert: „Wiwerröck an Bord bringen Stried und Moord“ … ⚓



BEREIT: Die sowjetische Schwarzmeerflotte erlitt 1941 erhebliche Verluste, errang aber auch erstaunliche Erfolge. Hier eine kleinere Einheit 1941 im Einsatz vor Odessa Foto: picture-alliance/ZB

Einsatz der Schwarzmeer-Flotte

Starke Helfer

Kampfkräftige Einheiten der sowjetischen Schwarzmeer-Flotte sicherten 1941 vor allem die Transportschiffe für Truppen, Waffen und Gerät. Einen ernsthaften Gegner zur See hatten sie nicht Von Dr. Guntram Schulze-Wegener

Zu Beginn des Krieges gegen die Sowjetunion im Juni 1941 besaß die deutsche Marine keine Kriegsschiffe im Schwarzen Meer. Das verbündete Rumänien, seit Anfang des Jahres von einer deutschen Marinemission geschult und unterstützt, verfügte dort zwar über einige Zerstörer, Torpedo-, Kanonen- und Schnellboote, war aber zahlenmäßig der Schwarzmeer-Flotte unter Vizeadmiral Filip Sergejewitsch Oktjabrskij hoffnungslos unterlegen.

Die Deutschen beschränkten sich zunächst auf Aufklärungsflüge über der Krim und schwächere Bombenangriffe, während die sowjetische Flotte, über deren operative Verwendung Moskau bis zum Kriegsbeginn mit Deutschland keine rechte Vorstellung hatte, in großem Stil Defensiv-Minensperren auslegte. Die eigenen Hafenzentren und maritimen Basen Sewastopol, Odessa, Novorossisk, Kertsch, Tuapse und Batumi wurden systematisch vermint, allein vor Sewastopol legte die sowjetische Marine 3.453 Minen und 509 Minensperren.

Maschinen der Marineluftwaffe griffen die rumänische Basis Konstanza an, deutsche Bomber warfen Luftminen und versenkten den Zerstörer *Bystryj*. Mehr aber ereignete sich in den ersten Tagen nicht. Dann kam Bewegung in die Szenerie, als die Sowjets im Morgengrauen des 25. Juni von Sewastopol aus zwei Verbände gegen Konstanza in Marsch setzten: eine „Stoßgruppe" mit den Flottillenführern *Sharkow* und *Moskwa* sowie eine „Deckungsgruppe" mit dem Schweren Kreuzer *Woroschilow* und zwei Zerstörern. Sie hatten den Auftrag, ihre Überlegenheit auszuspielen und die rumänischen Kräfte zu vernichten, zumindest die Basis schwer zu treffen.

Doch so einfach gestaltete sich das Unternehmen nicht, da Eisenbahnbatterien – darunter die deutsche 28-Zentimeter-Batterie „Tirpitz" – die anlaufenden Schiffe unter Beschuss nahmen. Bei Ausweichversuchen lief die *Moskwa* auf eine noch vor dem Krieg ausgelegte Sperre und sank, Zerstörer meldeten Ausfälle und rumänische Flugzeuge bombten die *Sharkow* manövrierunfähig, sodass Vizeadmiral Oktjabrskij weitere Einheiten entsenden musste, um die Havaristen aufzunehmen.

Magere Bilanz

Die von den Rumänen großflächig gelegten Flankenminensperren wirkten sich auch im weiteren Verlauf positiv aus: Zwischen Konstanza und dem Bosporus vermochten sowjetische U-Boote auf 101 Feindfahrten bei acht eigenen Verlusten nur sechs Schiffe zu

versenken. Ein katastrophales Resultat! Die beginnenden Landoperationen zwangen der Roten Armee zunehmend das Gesetz des Handelns auf, deren Donauflottille zunächst erfolgreich gegen rumänische Übersetzversuche operiert hatte, sich aber Mitte Juli aus der Donaumündung zurückziehen musste, als sowjetische Verbände in die Defensive gedrängt waren.

Da sich rumänische Angriffsspitzen Odessa näherten, musste der Hafen zusätzlich durch einen weiteren Schiffsverband unter Konteradmiral Wdowitschenko gesichert werden: der (alte) Kreuzer *Komintern*, zwei (ebenfalls veraltete) Zerstörer, ein Minenleger, einige Minensucher und vier Kanonenboote taten, was sie konnten, doch den Ring um Odessa konnten sie nicht sprengen.

1941 SOWJETISCHE SCHWARZMEER-FLOTTE

Schlachtschiffe	1 (*Parischskaja Kommuna*)
Kreuzer	3
Ältere Zerstörer	5
Moderne Zerstörer	8
Torpedoboote	48
U-Boote	44
Minensuchboote	22
Maschinen der Marineluftwaffe	625

Dass die Sowjets ihre Marinebasis Nikolaew mit der dortigen Hauptwerft Mitte August räumen mussten, wirkte sich wie ein Fanal aus. Noch auf Helgen liegende Schiffe, darunter ein Schlachtschiff, ein Kreuzer und zwei Zerstörer, waren verloren. Immerhin gelang es unter Aufbieten letzter Kräfte, zwei Kreuzer, zwei Flottillenführer, drei Zerstörer und fünf U-Boote nach Sewastopol zu bringen und restliche Schiffsbestände buchstäblich zusammenzukratzen, um die Hafenstadt Odessa gegen den feindlichen Ansturm notdürftig zu verteidigen.



GUT BESTÜCKT: Ein sowjetischer Matrose prüft den Patronengurt einer Maschinenkanone auf einem der modernen Zerstörer Foto: picture-alliance/dpa

WIEDER INTAKT: Der sowjetische Schwere Kreuzer *Woroschilow* wurde am 2. November 1941 von Bomben deutscher Ju 88 getroffen, aber nur beschädigt Foto: picture-alliance/dpa

EVAKUIERUNG: Ausgelaugte und abgeschnittene Truppen gehen an Bord von Transportern, um in das rettende Sewastopol verschifft zu werden Foto: picture-alliance/akg-images

Kampf um Odessa

Die zumeist alten Einheiten mussten nicht nur Verteidigungsaufgaben übernehmen, sondern zugleich auch Nachschubtransporter sichern und zusätzlich, während die Transportschiffe be- und entluden, die feindlichen Landbatterien unschädlich machen. Vor allem die rumänische Küstenbatterie ostwärts Odessas setzte den Sowjets erheblich zu, die im September eine kombinierte See-Land-Operation begann, um den Einschließungsring im Osten Odessas zu zerreißen und die rumänische Küstenbatterie auszu-



STOLZ DER FLOTTE: Das sowjetische Schlachtschiff *Parischskaja Kommuna* („Pariser Kommune“) vor Sewastopol im Winter 1941/42
Foto: Interfoto/Mary Evans/Alexander Meledin

EINZELGÄNGER: Deutsche Landungsboote, sogenannte Siebelfähren, im November 1941 im Schwarzen Meer
Foto: picture-alliance/ZB

schalten. Vom 16. bis zum 21. September verschifften fünf Konvois zu je zwei bis drei Transportern und gesichert durch drei Kreuzer und acht Zerstörer die 157. Schützendivision von Noworossisk nach Odessa. Damit verfügte die Rote Armee über vier schlagkräftige Divisionen, zusätzlich transportierten die Kreuzer *Krasnij Kawkas* und *Krasnij Krim* Marineinfanteristen, die in Kooperation mit den Landverbänden die 13. und 15. rumänische Infanteriedivision an der Küste zerschlugen. Eilig beorderte deutsche Sturzkampfbomber vom Typ Ju 87 konnten die beiden Zerstörer *Besupreschnij* und *Besposchtschadnij* nur beschädigen, aber nicht versenken.

Flotte wehrt Angriffe ab

Die übergeordnete ungünstige Lage – die 51. sowjetische Armee hatte starke Schwierigkeiten und litt unter hohen Verlusten – machte es trotz dieses Achtungserfolges notwendig, Odessa zu räumen. Mit den noch vorhandenen Transportern konnten nicht nur die 157. Schützendivision, Waffen und Gerät nach Sewastopol evakuiert werden, sondern auch 15.000 verzweifelte Einwohner, nachdem bereits in den Wochen zuvor insgesamt 320.000 Menschen aus dem Kampfgebiet herausgeschleust worden waren. Es waren die beiden Kreuzer *Krasnij Kawkas* und *Tscherwona Ukraina*, die in der Nacht vom 15. auf den 16. Oktober den Abmarsch von weiteren 35.000 Rotarmisten auf 21 Transportern mit Feuerschutz deckten.

Die Schiffe sollen dabei aus „allen Knopflöchern geschossen“ haben, wie ein deutscher Stuka-Pilot berichtete, um die rumänischen Belagerer niederzuhalten. Anschließend legten Zerstörer im Hafen Minensperren mit Magnetminen. Das Ziel war, die küstennahen Bereiche unbefahrbar zu machen und den Feind dadurch daran zu hindern, von See aus in die Stadt einzudringen. In der Tat erwiesen sich diese Maßnahmen später als taktisch richtig.

Mit dem deutschen Angriff auf Sewastopol trat die sowjetische Schwarzmeer-Flotte erneut und diesmal mit erweitertem Aufgabenbereich in Erscheinung. Vizeadmiral Oktjabrskij befehligte nun den „Verteidigungsabschnitt Sewastopol“, Generalleutnant Batow den „Verteidigungsverband Kertsch“, nachdem seine 51. Armee dem Ansturm von Divisionen der deutschen 11. Armee (General der Infanterie Erich von Manstein) nicht hatte standhalten können und sich auf die Taman-Halbinsel zurückziehen musste. Wiederum warf die Führung – allerdings improvisierte – Marineinfanterie in die Kämpfe, 20.000 Mann Schiffbesatzungen. Die Kreuzer *Krasnij Kawkas* und *Tscherwona Ukraina* halfen durch artilleristische Unterstützung, die ersten deutschen Angriffe im November abzuwehren. Selbst das einzige Schlachtschiff der Schwarzmeer-Flotte, die *Parischskaja Kommuna*, war Teil dieser Verteidigungsfront, die mit drei Aufgaben gleichzeitig belastet war: aktiver Kampf, Evakuieren abgeschnittener Truppen und Sichern der aus den Kaukasushäfen nach Sewastopol einlaufenden Transport-Geleitzüge mit Nachschub.

ÜBERLEGENE SOWJETS

Der gut gerüsteten Schwarzmeer-Flotte standen anfangs lediglich kleine Einheiten der rumänischen Marine gegenüber, die von Konstanza aus gegen Odessa operierten

Luftwaffe setzt Sowjets zu

Kleineren Einheiten wie Schnellbooten und Zerstörern oblag es, einzelne Küstenstreifen der Krim anzulaufen, um den Gegner in Unruhe zu versetzen und feindliche Kräfte zu binden. Allerdings provozierten solche Raids deutsche Luftangriffe mit Folgen: Ju-88-Bomber beschädigten den Kreuzer *Woroschilow, Tscherwona Ukraina* wurde von Stukas getroffen und bei späteren Angriffen versenkt.

Mit dem sowjetischen Gegenangriff und der Landung eines Geschwaders der Schwarzmeer-Flotte unter anderem mit den Kreuzern *Krasnij Kawkas* und *Krasnij Krim* am 29. Dezember in Feodosia endete die erste Phase. Der eigentliche Kampf um Sewastopol begann. ⚓

Legenden der Lüfte

1 FLUGZEUGCLASSIC

Geheime Projekte

Messerschmitt P1110
So hätte die Luftwaffe 1946 ausgesehen

€ 5,90
Jan. 2017
Österreich € 6,50
Schweiz sFr. 11,50
Luxemburg € 6,90
Italien € 7,50
Dänemark DKK 67

FLUGZEUG CLASSIC

Luftfahrt
Zeitgeschichte
Oldtimer

ZEITZEUGENBERICHT
1945: Riskante Tiefflugeinsätze

Fw-190-Pilot Werner Molge



Restaurierte Supermarine Seafire
Der neuer Star am Warbird-Himmel!

Sturzbomber Douglas SBD Dauntless
So entstand die »Furchtlose« der US-Navy

FLUGZEUG CLASSIC 2017

Jetzt neu am Kiosk!
Mit Kalenderposter für 2017

Testabo mit Prämie bestellen unter:
www.flugzeugclassic.de/abo

GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München



SIEGREICHER VERTEIDIGER:
Die amerikanische Yacht *Victorious Volunteer* gewann den America's Cup 1887
Foto: picture-alliance/United Archives/WHA



Eine Frage der Ehre

Im Großen Sund der Bermuda-Inseln starten am 17. Juni 2017 die Regatten des 35. America's Cup. Dann werden die besten Segler auf den schnellsten Yachten um die älteste Sporttrophäe kämpfen. Der America's Cup ist die härteste, teuerste und aufregendste Segelregatta der Welt

Von Dr. Sigurd Hess

Volle 132 Jahre lang dominierten die USA den Wettbewerb um den America's Cup. Das Marinemuseum in Hampton Roads, Virginia, veranstaltete 1983 aus Anlass des damals bevorstehenden Cup-Wettbewerbs eine Sonderausstellung unter dem Titel „Second to None" („Niemals Zweiter"). Wenige Monate später hatten die australischen Herausforderer die Trophäe gewonnen und die Dominanz der USA gebrochen. Trotz der Erfolge der Rennyachten aus Australien (1983), Neuseeland (1995, 2000) und der bergumschlossenen Schweiz (2003, 2007) waren die USA mit bisher 29 Siegen am erfolgreichsten.

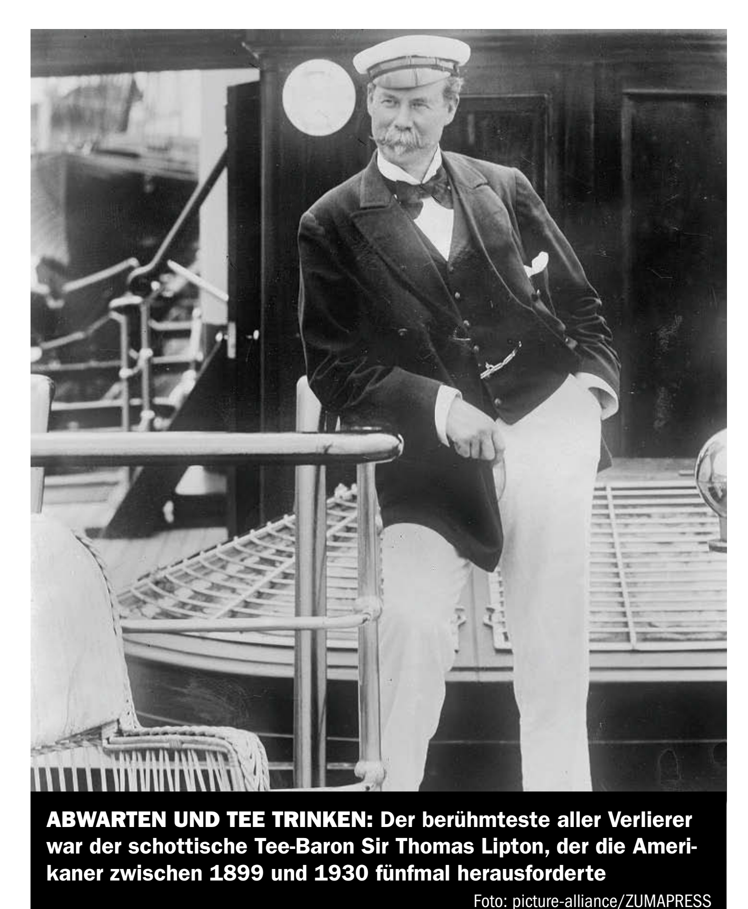
Herausforderung

Das seebeherrschende Großbritannien richtete in London vom 1. Mai bis 11. Oktober 1851 die „große Industrieausstellung aller Nationen" aus, die erste Weltausstellung, die im dafür eigens gebauten Kristallpalast im Hyde Park die Besucher zum Staunen brachte. Zur Weltausstellung forderte der königliche Yachtclub die USA zu einem Segelwettbewerb heraus. Der Kommodore, Lord Wilton, schlug den Amerikanern vor, mit einem Boot gegen 14 englische Schoner und Kutter zu segeln.

Der erst wenige Jahre zuvor gegründete New Yorker Yachtclub nahm die Herausforderung an. Die Amerikaner bauten einen Schoner mit 30,86 Meter Länge, dem es im Juni 1851 gelang, in 21 Tagen den Atlantik zu überqueren, die bis dahin schnellste Passage unter Segeln. Die Regatta wurde am 22. August 1851 vom Ankerplatz in Cowes rund um die Insel Wight gestartet. Auf dem 53 Seemeilen langen Rundkurs wechselten starke Brisen und leichte Winde mit den trickreichen Tidenströmen im Solent.

Der Schoner *America* gewann die Regatta mit 20 Minuten Vorsprung. Auf die Frage von Queen Victoria nach dem Zweitplatzierten soll die Antwort gelautet haben: *„Your Majesty, there was no second"* (Majestät, es gab keinen Zweiten). Die Siegestrophäe wurde 1848 von dem Londoner Silberschmied Gerrard gestaltet. Auf ihrem Fuß sind die Namen der Sieger und ihrer Boote eingraviert. Die Basis musste 1958 und 2003 erweitert werden, um mehr Platz zu schaffen. Der Name für die Trophäe wechselte, durchgesetzt hat sich der Name „America's Cup" nach dem ersten Gewinner. Die Besitzer der *America* entwarfen 1852 eine Stiftungsurkunde für den Cup, die die Regeln für den Wettbewerb festlegte.

„Dieser Cup wird unter der Bedingung gestiftet, dass er als immerwährender Herausforderungs-Cup für einen freundschaftlichen Wettbewerb zwischen fremden Län-



ABWARTEN UND TEE TRINKEN: Der berühmteste aller Verlierer war der schottische Tee-Baron Sir Thomas Lipton, der die Amerikaner zwischen 1899 und 1930 fünfmal herausforderte

Foto: picture-alliance/ZUMAPRESS



SPITZENPRODUKT: Die am America's Cup 1934 teilnehmende Yacht *Enterprise* des Industriellen und Eigentümers Harold S. Vanderbilt

Foto: Interfoto/Imagno

dern bewahrt wird." Tatsächlich werden die Länder durch Yachtclubs repräsentiert und so überreichte man die Stiftungsurkunde am 8. Juli 1857 dem New Yorker Yachtclub.

Die Regeln in der Urkunde wurden am 17. Dezember 1956 und am 5. April 1985 durch Gerichtsbeschluss ergänzt und modernisiert. Sie bilden das Gründungsdokument für die bekannteste und wichtigste Segelregatta und haben gleichzeitig die bittersten und schärfsten Dispute und Gerichtsverfahren verursacht, die den hochgespannten Erwartungen der Stifter für „einen freundschaftlichen Wettbewerb" eigentlich Hohn sprachen.

Modernisierte Regeln

England wollte den Cup zurückholen, hat es aber bisher noch nicht geschafft. Die englische *Cambria* segelte 1870 gegen die Schoner des New Yorker Yachtclubs, den Sieg holte die amerikanische *Magic*. Dies war das letzte Flottensegeln, danach wurden nur noch Matchrennen vor New York bis 1920, danach bis 1983 vor Newport, R.I., ausgetragen.

Es war eine Periode der evolutionären Entwicklung bei Yachtentwürfen und -konstruktionen und dem Anpassen der Regeln, um dem Format des Matchrennens gerecht werden zu können. Die Yachten waren schwer und hochseetüchtig und hatten den gesamten Ballast binnenbords im Bootskörper. Die Siegeryacht *Volunteer* von 1887 hatte erstmalig eine Kielfinne, die es ihr erlaubte, höher am Wind zu segeln.

Beeindruckende Yachten

Die größten und auch heute noch beeindruckendsten Yachten wurden von Nathaniel G. Herreshoff entworfen und durch seinen Bruder auf deren Werft in Bristol, Rhode Island, gebaut. Herreshoff war Absolvent des Massachusetts Institute of Technology (MIT) und wendete erstmals Ingenieursmethoden für den Yachtentwurf und -bau an.

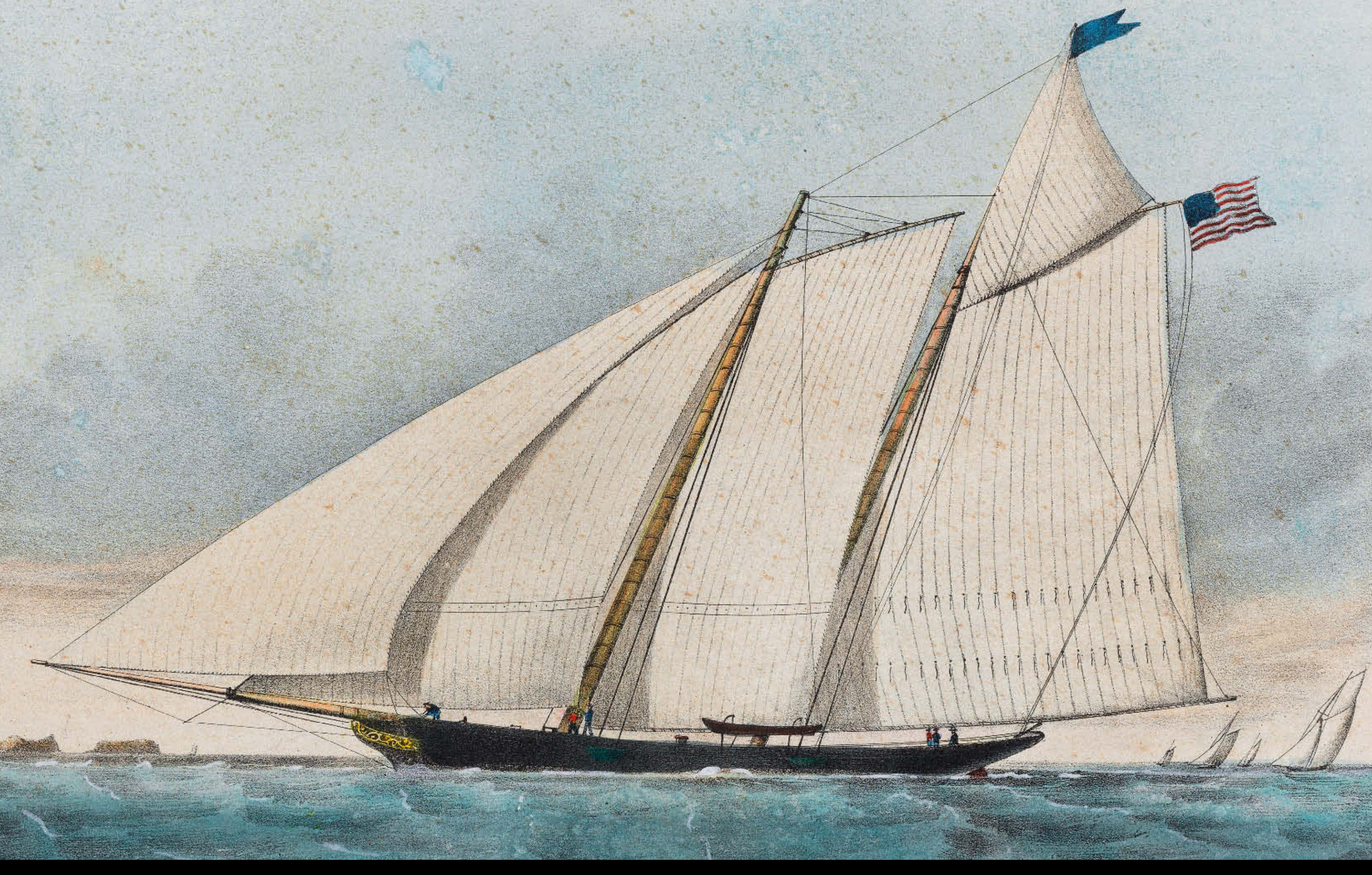


DER AMERIKANER JONATHAN UND DER BRITE SANDY: „Nimm die Kanne, wenn Du es kannst" – von 1851 bis 1964 haben die Briten die Amerikaner 17-mal vergeblich herausgefordert

Foto: Interfoto/Granger/NYC

Seine Kreationen waren die Siegerboote *Vigilant* (1893), *Defender* (1895), *Columbia* (1899 und 1901) und *Reliance* (1903), die größte jemals für den America's Cup gebaute Yacht. Sie hatte eine Crew von 24 Seglern, eine Segelfläche von 1.500 Quadratmetern (zum Vergleich: das Segelschulschiff *Gorch Fock* hat 2.000 Quadratmeter) und einen Spinnakerbaum von 27 Meter Länge. Trotz zahlloser Innovationen und ihren beeindruckenden Segelqualitäten endete mit der *Reliance* der Trend zu immer größeren, komplexeren, teureren und eben auch gefährlicheren Rennyachten.

Die 17-jährige Unterbrechung der Rennserie war nicht zuletzt durch die Ereignisse vor und nach dem Ersten Weltkrieg verursacht. Um den Trend zur Gigantomanie im Yachtbau zu stoppen, wurde Herreshoff beauftragt, ein neues Regelwerk zu erarbeiten. Einerseits sollte wettbewerbsorientiertes Segeln mit „normaleren" Booten ermöglicht, andererseits eine angemessene Freiheit beim Yachtdesign bewahrt werden.



ÜBERRAGEND: Die Yacht *America* des New Yorker Yacht Clubs triumphierte am 22. August 1851 Foto: Interfoto/Museum of the City of New York

Sein Ergebnis war die „Universalregel“, die sich an den physikalischen Maßen der Boote orientierte. Das lineare Maß ergab sich aus der Bootslänge, multipliziert mit der Quadratwurzel der Segelfläche und dies dividiert durch die dritte Wurzel der Verdrängung. Seine Regel wurde schnell und tatsächlich „universell“ akzeptiert.

Begrenzte Bootslänge

Sie bildete für die folgende Periode der großen Cup-Yachten mit einigen Modifizierungen das Maß allen Segelns. Angetrieben von dem schmählichen Verlust des Cups und dem Schlag, der damit der zeitgenössischen Vorstellung von der unbesiegbaren britischen Seemacht versetzt wurde, haben britische Segelsyndikate den New Yorker Yachtclub 17-mal vergeblich herausgefordert. Der berühmteste aller Verlierer war der schottische Tee-Baron Sir Thomas Lipton, der zwischen 1899 und 1930 die Amerikaner fünfmal mit seinen *Shamrock*- Sloops herausforderte.

Als er die sechste Herausforderung vorbereitete, starb er 1931, ohne sein Ziel erreicht zu haben. Trotz der Universalregel gerieten die Yachten immer größer – ein Trend bei America's-Cup-Yachten, den man auch „universell“ nennen kann – und so wurde die Bootslänge auf 76 Fuß begrenzt. Diese nach der modifizierten Universalregel gebauten Rennyachten bildeten die berühmte J-Klasse. Die amerikanischen Siegeryachten wurden 1930, 1934 und 1937 von dem Industriellen Harold S. Vanderbilt nicht nur finanziert, sondern auch selbst gesteuert.

Die Super-J-Yacht *Ranger* dominierte sowohl die Vorausscheidungen wie auch das Cup-Rennen von 1937. Sie war das Boot, das die „Herreshoff“-Periode endgültig beendete, denn sie war nicht auf deren Werft, sondern bei Bath Iron Works in Maine entstanden. Erstmalig wurde der Bootskörper mithilfe von Modellversuchen in Schlepptanks entwickelt. Sie hatte eine bessere Besegelung, besaß alle technischen Neuerungen und war einfach das schnellere Boot mit einer hervorragend eingespielten Besatzung. Erneut unterbrachen kriegerische Ereignisse „den freundschaftlichen Wettbewerb zwischen fremden Ländern“ beim America's Cup. Auf Initiative der Kommodores Henry Sears und Henry Morgan wurden die Regeln in der Stiftungsurkunde durch Beschluss des Landesverfassungsgerichts New York 1958 so adaptiert, dass von nun an die international festgelegte 12-Meter-Klasse als Norm galt. Diese sehr viel kleineren Yachten hatten eine Länge um 22 Meter und eine Crew von

> **„Dieser Cup wird unter der Bedingung gestiftet, dass er als immerwährender Herausforderungs-Cup für einen freundschaftlichen Wettbewerb zwischen fremden Ländern bewahrt wird“**
>
> Aus der 1852 entworfenen Stiftungsurkunde

HIGHTECH Superyachten

Die Amerika's-Cup-Regatten waren von Anfang an keine Events der Freizeitsegelei. Wohlhabende Eigner und später kapitalkräftige Konsortien ließen Spitzenprodukte des Schiffbaus von Spezialisten und Profis als Yachtmatrosen und Skipper seglerische Höchstleistungen erbringen. Die Cup-Yachten der vergangenen Jahrzehnte sind ebenso wie die Takelagen Hightech-Produkte eines Spezialschiffbaus.



NEWPORT, RHODE ISLAND, IM AUGUST 1937: Harold Vanderbilts Sloop *Ranger* muss im dritten Rennen die Führung an die *Endeavour* abgeben
Foto: Interfoto/Underwood Archives

elf Seglern. Auch war die Zeit der englischen *Challenger* zu Ende, es folgten sieben Herausforderungen durch australische Yachten, die allerdings so hervorragende wie extravagante amerikanische Skipper wie Bus Mosbacher, Ted Turner (der Gründer und erste Vorstandsvorsitzende des neuen Fernsehsenders CNN) und Dennis Connor erfolgreich abwehren konnten.

Einfluss der Medien

Der Vorsprung der Amerikaner bei den technischen Neuerungen an den Zwölf-Meter-Yachten schien uneinholbar, aber der flamboyante und umstrittene australische Geschäftsmann Alan Bond gab seine Versuche nicht auf.

1983 kam er mit einem goldenen Schraubenschlüssel nach Newport, R.I., von dem er behauptete, dass er damit die „*Auld Mug*“ von ihrem Boden abschrauben würde, um sie nach Australien mitnehmen zu können. Das Recht zur Herausforderung des New Yorker Yachtclubs wurde zum ersten Mal zwischen sieben Booten aus fünf Nationen ausgetragen. Die siegreiche *Australia II* erhielt den von Louis Vuitton gestifteten und nach ihm benannten Herausforderer-Cup und traf im America's-Cup-Rennen auf die von Dennis Connor gesteuerte *Liberty*. Wiederum zum ersten Mal brauchte es sieben Rennen, um den Sieger zu ermitteln. Die von John Bertrand gesteuerte *Australia II* konnte sich von ihrem schlechten Start erholen und gewann in einem dramatischen Finish mit dem Endergebnis von 4:3 Matchrennen. Die 132-jährige Geschichte amerikanischer Siege war gebrochen, die Amerikaner waren *second to Australia*.

ZWEI IN EINEM

Die amerikanischen Siegeryachten wurden 1930, 1934 und 1937 von dem Industriellen Harold S. Vanderbilt finanziert und auch selbst gesteuert

Der Charakter der America's-Cup-Regatten veränderte sich unter dem Einfluss der Medien, der Notwendigkeit der Sponsorenwerbung zur Finanzierung der materiellen und technischen Verbesserungen beim Design und Bau der Yachten und nicht zuletzt durch bittere juristische Auseinandersetzungen, bei denen 1988 die Gerichte den amerikanischen Cup-Gewinner *Stars & Stripes* festlegten. In der Folge wurde die IAC-Klasse definiert, die seit 1992 gültig ist.

Die Yachten dieser Klasse sind wesentlich größer als die Zwölf-Meter-Boote bei massiver Vergrößerung der Segelfläche auf fast das Doppelte. Um diese große Segelfläche trotz der Leichtbauweise der Bootskörper stabilisieren zu können, ist der Ballast von 19 Tonnen in einer Bleibombe am Ende der Kielfinne angebracht. 1992 gewannen die

BODENLOS One Hundred Sovereigns Cup

Die liebevoll genannte „bodenlose Kanne" (*the Auld Mug*) stammt von dem Londoner Juwelier R. & G. Garrad, der den 67,6 Zentimeter hohen versilberten Pokal 1848 zum Preis von 100 Sovereigns herstellte. Und so hieß er offiziell auch: „One Hundred Sovereigns Cup" ging damals als Stiftung an den Yachtclub Royal Yacht. 1958 wurde ein Sockel montiert, um weitere Sieger eingravieren zu können. Die Trophäe, die bis zum erstmaligen Gewinn eines nicht amerikanischen Teams im Jahre 1983 in einer Vitrine des New York Yacht Clubs festgeschraubt war, ist also nicht mehr bodenlos.



BEGEHRTES PAAR: *„Auld Mug"*, die Trophäe für den Sieger im America's Cup (links), und der Pokal für den Gewinner im Louis-Vuitton-Cup 2015 Foto: p-a/dpa

Yankees mit der *America* den Cup vor San Diego. 1995 dominierte das Syndikat der neuseeländischen *Black Magic* die Regatten vor San Diego und 2000 vor Auckland. 2003 stellte der Schweizer Industrielle Ernesto Bertarelli die Mannschaft für die *Alinghi* auf und gewann beim Louis Vuitton Cup das Recht zur Herausforderung.

Die exzellente Teamarbeit zwischen den Bootskonstrukteuren, den Metereologen, der Segelmannschaft unter der Führung des Skippers Russell Coutts, der den Neuseeländern abgeworben worden war, und eine brillante Taktik führten zum Gewinn des America's Cup. Zum ersten Mal seit 152 Jahren war es geglückt, die *„Auld Mug"* nach Europa zurückzuholen.

Die Verteidigung des America's Cup gelang dem Schweizer Syndikat, das in Wirklichkeit ein internationales Team war, vor Valencia vom 23. Juni bis 3. Juli 2007. Erstmalig hatte auch das deutsche Boot *GER 89* des United Internet Teams des Industriellen Ralph Dommermut am Wettbewerb teilgenommen; es wurde bei den Ausscheidungsrennen um den Louis Vuitton Cup vom 16. April bis 6. Juni 2007 allerdings nur Vorletzter von elf Segelsyndikaten.

Der Wettbewerb des 33. America's Cup fand erneut im Februar 2010 vor Valencia statt. Die Crew der *Alinghi* der Societé Nautique de Genève sah sich von dem Golden Gate Yacht Club, vertreten durch das Segelsyndikat BMW Oracle Racing, herausgefordert. Sportlich gesehen war der 33. America's Cup nach nur zwei Wettläufen und ohne Vorläufe zugunsten des Herausforderers entschieden. BMW Oracle Racing trat mit einem Trimaran (Dreirumpfboot) und verstellbaren Flügeln anstelle Segeln an, konnte die ersten beiden Rennen für sich entscheiden und gewann somit den America's Cup.

Aufsehen erregt hatte jedoch im Vorfeld des Wettkampfes eine Unzahl an Gerichtsverfahren zwischen den beiden Teams. So stritt man zuerst darum, wer überhaupt das Team Alinghi herausfordern dürfe, dann über den Austragungsort, über die Bootsvermessungsregeln und schließlich auch noch darüber, wo die Schiffsteile hergestellt werden dürfen.

Nach der Entscheidung des Obersten Gerichtshofes in New York vom 15. Dezember 2009 wurde wieder vor der Küste Valencias gesegelt. Die Regatten des 34. America's Cup fanden im September 2013 in der San Francisco Bay statt. Nun flitzten Yachten der Klasse „AC 72" übers Wasser. Diese Katamarane haben eine Rumpflänge von 22 Metern und eine Breite von 14 Metern. Das von elf Seglern gefahrene Boot hat ein starres Flügelsegel von 40 Meter Höhe und eine Flügelfläche von 230 bis 260 Quadratmetern.

Verbesserte Sicherheit

Bei ausreichend Geschwindigkeit heben wie bei einem Tragflächenboot unter Wasser angebrachte Flügel das Boot so weit an, dass die Rümpfe das Wasser verlassen. Auf diese Weise wird der Strömungswiderstand deutlich vermindert. Vorregatten wurden ab 2011 mit den kleineren Yachten der Klasse „AC 45" gesegelt. Am 9. Mai 2013 kenterte beim Training in der San Francisco Bay der schwedische Katamaran *Artemis*, wobei der vordere Querträger brach und das Boot zusammenklappte. Dabei geriet der Brite Andrew Simpson aus dem internationalen Team unter Wasser und ertrank.

Sechs Monate zuvor, im Oktober 2012, war bei 25 Knoten Wind während eines Manövers das Boot von Oracle Racing über den Bug gekentert und erlitt später durch Strömung und Wellen starke Schäden. Der Flügel wurde nahezu vollständig zerstört, die Mannschaft konnte sich ins Wasser retten. In der Folge des *Artemis*-Unfalls hatte das Management des 34. America's Cup diverse Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit vorgeschlagen, unter anderem die vorgesehene Obergrenze des Windes von 33 (Windstärke 7) auf 23 Knoten (Windstärke 6) zu senken.

Am 25. September gewann das Oracle Racing Team USA den 34. America's Cup im 19. Rennen mit neun zu acht, nachdem es zuvor mit eins zu acht im Rückstand lag. In einer dramatischen Aufholjagd musste das amerikanische Team dazu elf Rennen gewinnen, um zusätzlich eine wegen Regelverletzungen verhängte Strafe von zwei Strafpunkten auszugleichen.

Die Regatten des 35. America's Cup werden im Juni 2017 im malerischen Großen Sund der Bermudas ausgetragen. Nur zwei Vorhersagen sind sicher: Ein neuer, spektakulärer Trimaran von Oracle Racing wird als Verteidigerin des America's Cup antreten und man darf sich wieder auf aufregende Segelduelle freuen – so wie es die Tradition dieses Wettbewerbs um die älteste Sporttrophäe, die *„Auld Mug"*, gebietet. ⚓



ALLES IM GRIFF? Commodore Harold S. Vanderbilt, Skipper und Eigentümer der Yacht *Ranger*, gibt Anweisungen (1. Rennen, 24. Juni 1937) Foto: picture-alliance/AP Photo

LITERATURTIPP

Fisher, Bob: *Der America's Cup. Eine Regatta setzt Maßstäbe*. Hamburg 2015

Pokorny, Tatjana: *Alinghis Gipfelsturm. Der America's Cup*. Hamburg 2003

Rayner, Ranulf/Thompson, Tim: *Die Geschichte des America's Cup von 1851 bis heute*. München 2003

SELTENE EINBLICKE: Alle ausgeschnittenen Seitenteile der Außenhülle sind genau angepasst, bemalt und lassen sich wieder einsetzen

Fotos: Albert Tureczek

U-Boot-Typ IX C im Maßstab 1:72

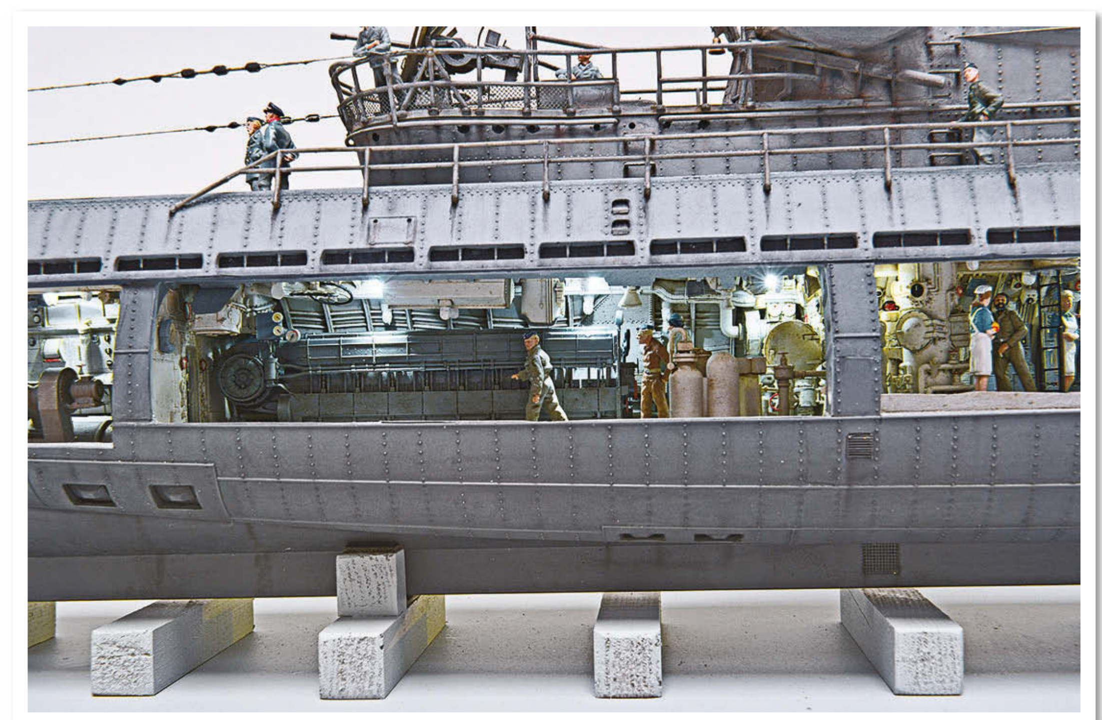
Die inneren Werte

Gerade bei U-Booten ist es ein Jammer, wenn man später nichts vom spannenden Innenleben sieht – doch das muss nicht sein!

Von Albert Tureczek

Der Bau eines U-Bootes vom Typ IX im Maßstab 1:72 stellt allein schon durch den langen Rumpf eine Herausforderung dar. Der Reiz an diesem speziellen Projekt lag allerdings nicht in der ausgezeichnet umgesetzten Außenhülle, hier ist es eine nahezu komplette Inneneinrichtung, die ich einbauen wollte. Das gelingt dank MPM/CMK recht einfach, stellt uns der Hersteller doch acht Sektionen zur Verfügung, die sich ganz nach Geschmack zusammenstellen und einbauen lassen. Alles in allem ist der Einbau ziemlich anspruchsvoll, da die Sektionen genau passen müssen, was ohne Schleifen und Justieren nicht so ohne Weiteres möglich ist. Wie das gelingt, zeigen wir Ihnen in der neusten Ausgabe von *ModellFan*, die seit dem 21. November am Kiosk für Sie bereit liegt. Es lohnt sich auf jeden Fall, denn ist das Boot erst einmal fertig, hat der Modellbauer einen wahren Schatz in der Vitrine stehen! ⚓

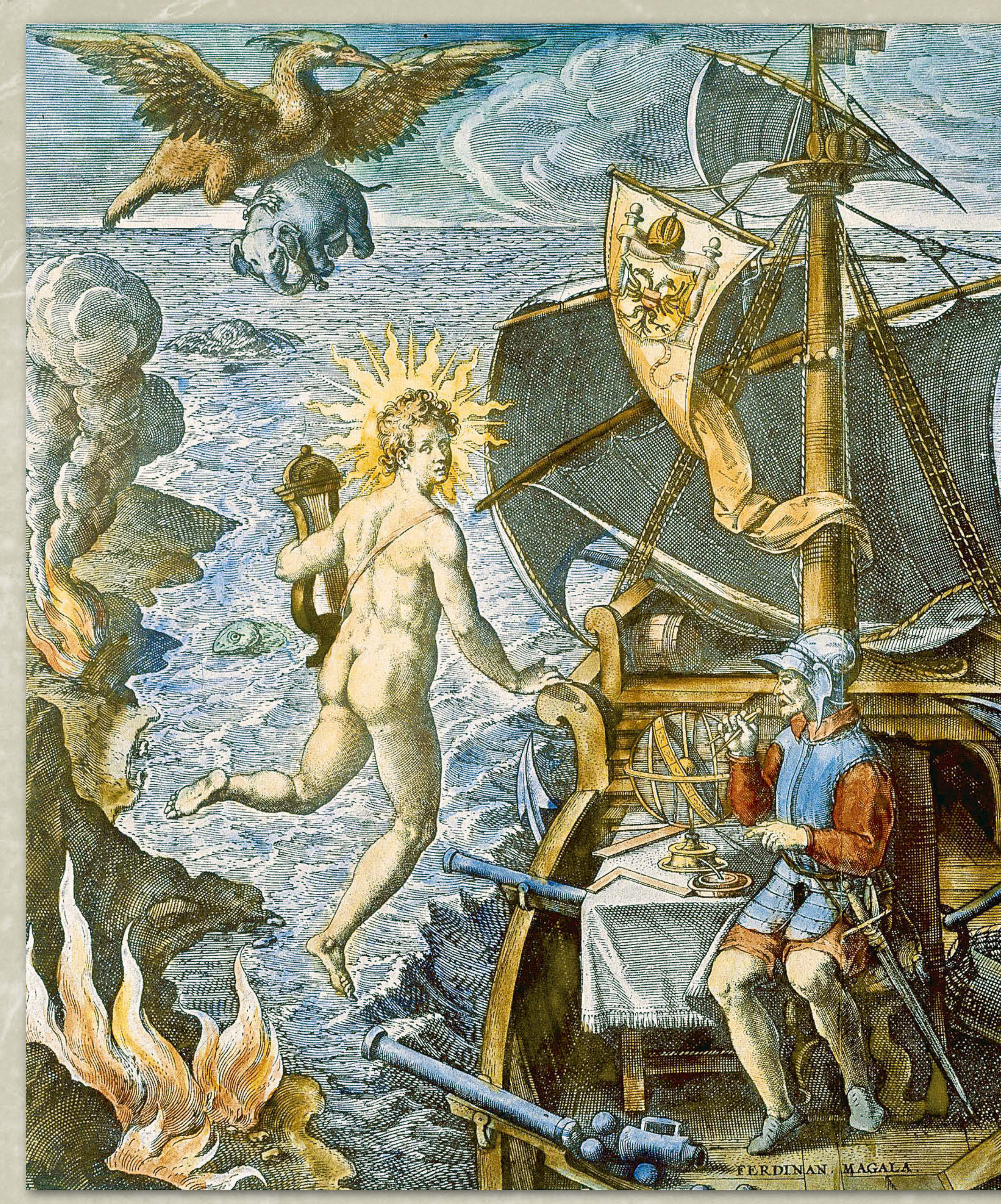




„ERLEUCHTET“: Der Maschinenraum verdeutlicht gut, wie wichtig der Einbau einer Beleuchtung war, um die Details überhaupt begutachten zu können

STAR IN DER VITRINE: Das Modell auf den Lagerböcken wird erst durch den Einbau einer Inneneinrichtung zum Megaprojekt – möglich dank Zubehörindustrie

Mehr über U 505 erfahren Sie in Ausgabe 12/2016 von ModellFan, die seit dem 21. November am Kiosk erhältlich ist


FERDINAN. MAGALA.



Ein Portugiese in spanischen Diensten

Magellans nautisches Meisterstück

Nicht Gold, sondern Gewürze waren die härteste Währung im ausgehenden Mittelalter. Spanien und Portugal versuchten deshalb, das venezianisch-osmanisch-arabische Gewürzmonopol auf dem Seeweg zu brechen; ihre Seefahrer vollbrachten dabei Leistungen, die noch heute bemerkenswert sind

Von Michael Hummel, M.A.

VERHERRLICHEND: Allegorie auf die Weltumsegelung unter Magellan. Die historische Realität war bedeutend – und vor allem blutiger. Der kolorierte Kupferstich entstand nach einer Zeichnung von Jan van der Straet, genannt Stradanus

Foto: picture-alliance/akg-images



WELTBERÜHMT: Die spanische Karacke *Victoria*, die als einziges von Magellans Schiffen die Erdumsegelung vollendete
Foto: picture-alliance/Prisma Archivo

Der lombardische Edelmann Antonio Pigafetta kennt die letzten, dramatischen Minuten im Leben von Ferdinand Magellan am 27. April 1521 genau. „Wir wehrten uns unserer Haut, so gut wir vermochten, und zogen uns, ständig fechtend, zur Küste zurück." Magellan wird im Lauf dieses Kampfes auf der zu den Philippinen gehörenden Insel Mactan so schwer verwundet, dass er zu Boden geht. „In demselben Augenblick", so Pigafetta weiter, „warfen sich alle Feinde auf ihn und hieben mit ihren Waffen auf ihn ein. So kam unser treuer Führer, unser Licht, unsere Stütze, ums Leben."

Es ist dem Entdeckungsreisenden und Schriftsteller Pigafetta zu verdanken, dass Details über Magellan erhalten sind. Die Geschichte der ersten Weltumsegelung, deren Ende Magellan nicht mehr erleben sollte, ist durch Pigafettas persönliches Logbuch, von dem indes nur noch Kopien vorliegen, bekannt geworden.

Dass ein Magellan, der bei der Durchquerung der nach ihm benannten Straße die vielleicht großartigste nautische Leistung aller Zeiten vollbrachte, auf diese Weise starb, ist eine üble Laune der Geschichte.

Der zuletzt in spanischen Diensten tätige Portugiese wollte alles andere als ein Entdecker sein; es waren wirtschaftliche Interessen, die ihn und seine Expedition vorantrieben und Hunger, Durst und den größten Gefahren trotzen ließen. Was aber hatte den Portugiesen Fernão de Magalhães, der 1480 in Sabrosa in Nordportugal geboren wurde, dazu gebracht, in spanischen Diensten als Fernando de Magallanes, so die spanische Schreibweise seines Namens, die Welt zu umrunden?

GROSSMÄCHTE UNTER SICH

Zwischen Spanien und Portugal entbrannte eine Auseinandersetzung um die große Reichtümer bergenden neuen Weltgegenden. Unter Papst Alexander VI. einigte man sich auf Interessenssphären

Die Antwort auf diese Frage hängt auch mit der Fahrt des Genuesen in kastilischen Diensten Christoph Kolumbus zusammen, der 1492 Amerika, genauer: die Bahamas, entdeckte und damit die Kolonisierung des amerikanischen Kontinents einleitete. Das Ziel der Kolumbus-Reise war bekanntlich aber ein ganz anderes – nämlich eine Hafenstadt in China, das zu seiner Zeit zu „Indien" gezählt wurde. Im Wettlauf mit Portugal wollte Kolumbus für Spanien den westlichen Seeweg nach Indien erschließen.

Insbesondere zwischen Spanien und Portugal entbrannte in der Folge eine Feindschaft bei dem Versuch, die großen Reichtümer verheißenden neuen Weltgegenden zu sichern, die entweder bereits entdeckt waren oder von denen man glaubte, sie in absehbarer Zeit zu finden. Nach Kolumbus' Rückkehr einigten sich Spanien und Portugal unter Vermittlung von Papst Alexander VI. 1494 im Vertrag von Tordesillas darauf, die bekannte Welt in eine portugiesische und eine spanische Interessenssphäre aufzuteilen. Unklar blieb nur, in welche Einflusssphäre die

begehrten Gewürzinseln (Molukken) fielen. Bis zu diesem Zeitpunkt lag der Export von Gewürzen mehr oder weniger in venezianischen und osmanisch-arabischen Händen. Demjenigen, dem es gelang, diese Gewürze auf dem Seeweg nach Europa zu bringen und damit das bestehende Handelsmonopol zu brechen, winkten mehr als ansehnliche Gewinne.

Wettrennen

Spanien stand allerdings vor dem Problem, dass der Seeweg nach Osten an den afrikanischen Küsten vorbei durch den Vertrag von Tordesillas in die portugiesische Interessenssphäre fiel. Als Alternative blieb nur der westliche Seeweg, was nur dann eine Alternative darstellte, wenn die Erde wirklich Kugelform besaß.

Insbesondere Spanien und Portugal lieferten sich ein regelrechtes Wettrennen, in dem die Portugiesen regelmäßig führten: 1488 umrundete der Portugiese Bartolomeu Diaz das Kap der Guten Hoffnung und machte den Weg in den Indischen Ozean frei; 1498 gelangte sein Landsmann Vasco da Gama über das Arabische Meer nach Indien, genauer gesagt nach Kalikat, den damals größten Hafen Asiens, der später von den Engländern zu Calicut anglisiert wurde. Die dortigen mohammedanischen Kaufleute wussten sofort, was die Stunde geschlagen hatte. Vasco da Gama blieb zunächst nichts anderes übrig, als die Flucht anzutreten. Portugals König Manuel I. sah sich nach weiteren erfolglosen Versuchen mit großen Verlusten schließlich gezwungen, seine erfahrensten Soldaten nach Kalikat zu schicken.



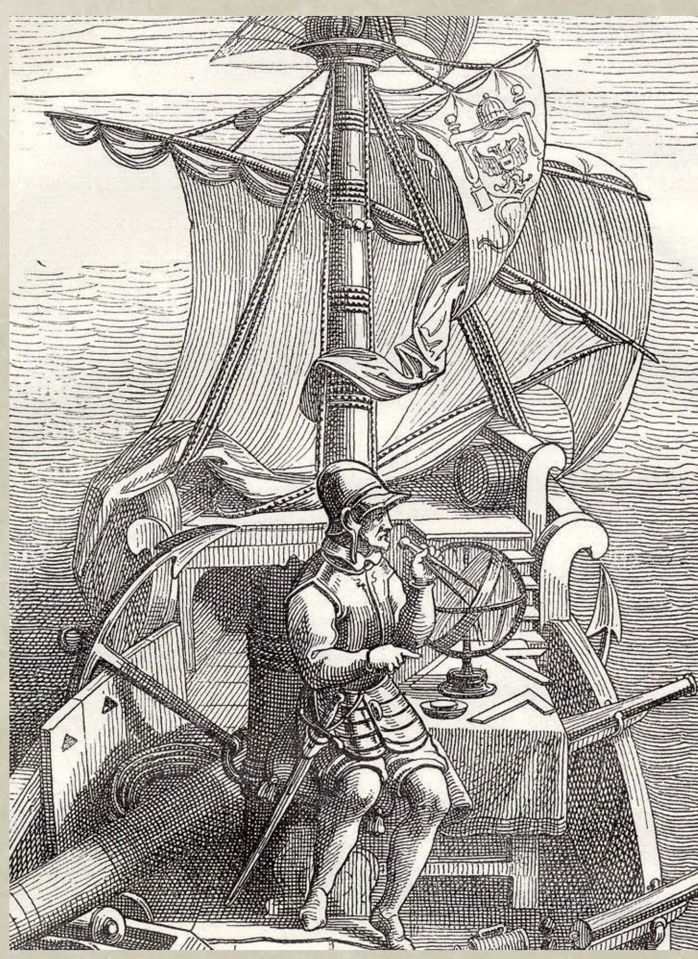
ILLUSTRIERT: Das von Antonio Pigafetta herausgegebene Journal mit ausführlichen Schilderungen von Magellans Fahrten und seinem Tod Foto: picture-alliance/Leemage

Sie standen unter dem Befehl von Francisco d'Almeida, den Manuel I. zum Vizekönig von Indien ernannte. 1505 lief er mit einer der größten königlichen Indienflotten von 22 Schiffen – darunter 14 Naus und sechs Karavellen –, etwa 1.000 Mann Besatzung und 1.500 Soldaten nach Indien aus.

Expeditionen

Die Nau oder Nao, ein Zwei- oder Dreimaster, ähnelte in der Form den Koggen und Karavellen; dieser Schiffstyp wurde von den Portugiesen und Spaniern über einen längeren Zeitraum hinweg entwickelt. Unter den Soldaten dieser Expedition befand sich auch ein gewisser Ferdinand Magellan, der alle Brücken hinter sich abgebrochen hatte.

Almeida hatte nicht nur den Auftrag, aus Kalikat endlich eine portugiesische Stadt zu machen, er sollte auch die Handelsvorherr-


MODERN: Magellan an Deck einer Karavelle, einem zu seiner Zeit gängigen zwei- bis viermastigen Schiffstyp mit einer Verdrängung von 100 bis 180 Tonnen Foto: picture-alliance/Mary Evans Picture Library

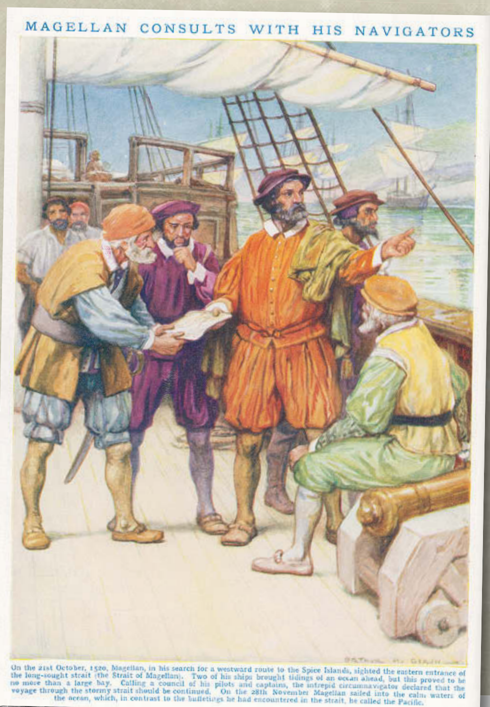

SCHICKSAL AM KAP DER GUTEN HOFFNUNG: Tod Francisco d'Almeidas, der 1505 mit einer der größten königlichen Indienflotten ausgelaufen war Foto: picture-alliance/CPA Media

schaft der Araber endgültig brechen und die Spanier in Schach halten. Almeida zog eine Spur der Gewalt hinter sich her; Mord und Totschlag säumten den Weg der Expedition. Doch Erfolge sprechen für ihn, Schiff auf Schiff segelte voll beladen nach Portugal zurück. Vor der Stadt Kannur im heutigen südindischen Bundesstaat Kerala ereignete sich am 17. März 1506 eine erbitterte Seeschlacht zwischen Arabern und Portugiesen, die nur deswegen nicht verloren, weil der verwegene Magellan maßgeblichen Anteil am Sieg der Portugiesen hatte.

Die Araber gaben Indien dennoch nicht verloren; der Kampf wogte hin und her. An die Stelle von Almeida trat Afonso d'Albuquerque als zweiter Gouverneur von Portugiesisch-Indien, der in der Folge eine für Magellan verhängnisvolle Rolle spielte. Magellans Entscheidung nämlich, die Städte Cochin und Kannur während einer Belagerung Anfang 1510 zu räumen – Albuquerque war schwer verletzt worden und bewusstlos –, führte zu einer scharfen Auseinandersetzung. Auch wenn sich Magellan militärisch mehrfach auszeichnen konnte (etwa bei dem strategisch wichtigen portugiesischen Sieg in der Seeschlacht von Diu am 3. Februar 1509 über eine vereinigte ägyptisch-arabisch-indische Flotte), so zwang der einflussreiche Albuquerque Magellan schließlich, nach Portugal zurückzukehren.

Militärisch erfahren

Magellan, dem in Portugal ein Ehrengehalt (*Moradia*) zuerkannt wurde, beschäftigte sich daraufhin zunächst mit Nautik und fertigte Karten an. Dann meldete er sich bei Dom Jayme, dem Herzog von Bragança, dem Kö-



GROSSE RUNDE: Magellan berät sich mit seinen Navigatoren während der Fahrt durch die nach ihm benannte Straße
Foto: picture-alliance/Mary Evans Picture Library

DURCH STURM UND STRÖMUNG: Die britische Fregatte *HMS Meander* in schwerem Wetter in der Magellanstraße. Stich um 1850
Foto: Interfoto/Sammlung Rauch

nig Manuel I. das Kommando für den Feldzug gegen die Mauren in Marokko übertragen hatte. Magellan sollte dieser Feldzug alles andere als Ruhm einbringen; er wird nicht nur verwundet, sondern auch zu Unrecht beschuldigt, Kriegsbeute verkauft und den Erlös für sich behalten zu haben.

Offenbar Opfer einer Intrige, verließ Magellan die Truppe eigenmächtig und ohne Beurlaubung, um in Lissabon um seinen Ruf zu kämpfen. Der König verweigerte ihm jedoch eine Rehabilitation; ein Gericht spricht ihn zwar frei, ihm wird aber bedeutet, dass er einer Verurteilung nur wegen seiner Verdienste entgangen sei.

Der „Held von Diu“ – wie seine Mitstreiter Magellan nannten – war zu diesem Zeitpunkt 36 Jahre alt und zur Tatenlosigkeit verdammt, die umso mehr schmerzte, als ihn in diesen Tagen ein Brief seines Freundes oder



BEEINDRUCKEND: Original-Karte der Magellanstraße von 1630 Foto: picture-alliance/Everett Collection

IN DIE ZUKUNFT

Die Schiffe mussten sich einen Monat lang von Bucht zu Bucht tasten, von Fjord zu Fjord und von Sandbank zu Sandbank, bis sie jenen Ozean erreichten, dem Magellan wegen seiner zu diesem Zeitpunkt untypischen Ruhe den Namen „Pazifischer Ozean“ gab

Cousins Francisco Serrão erreichte, der die Molukken erreicht hatte und die dortige Welt in den hellsten Farben schilderte. Zu dieser Zeit dachte Magellan erstmals darüber nach, Portugal den Rücken in Richtung Spanien zu kehren.

Der letzte Auslöser war ein Antrag Magellans auf unwesentliche Erhöhung seiner Ehrenpension, die auch ein Indikator für die Rangstufe am königlichen Hofe war – und ihm verwehrt blieb. In diesem Augenblick nahm sein Schicksal eine dramatische Wendung, traf er doch auf den Antwerpener Schiffsreeder Christobal de Haro, der ebenso wie Magellan mit Albuquerque, dem Favoriten des Königs, schlechte Erfahrungen gemacht hatte und Portugal verlassen wollte. Mitte Oktober 1517 verließ Magellan mit Haro Portugal in Richtung Spanien.

Beide hatten wohl auch Kolumbus vor Augen, der Portugal 1485 ebenfalls für Spanien eingetauscht hatte. Anfang Februar 1518 erhielt Magellan eine Audienz bei dem zu diesem Zeitpunkt 18-jährigen Karl von Österreich, dem Erben der spanischen Krone und späteren Kaiser Karl V. Dieser erfuhr von dem Plan, die Inselgruppe der Molukken auf dem westlichen Seeweg, also um Südamerika herum, erreichen zu wollen. Der König stimmte zu, obwohl mächtige Kreise am Hof dem Portugiesen misstrauten und sich gegen eine derartige Unternehmung aussprachen.

Seine größte Aufgabe

Ende März 1518 stand der Vertrag über die Entdeckung der Gewürzinseln – und Magellan vor einer Herkulesaufgabe, musste er doch für eine zweijährige Seereise planen. Die Finanzierung, heute mit einer Reise ins Weltall vergleichbar, sollte zunächst nach Willen des Königs allein von Spanien bestritten werden. Da die fünf Karavellen alles andere als seetüchtig waren und die spanischen Finanzen angeschlagen, beteiligte man Investoren wie beispielsweise das deutsche Bankhaus Fugger.

Unterschwellig bestand noch immer Misstrauen gegenüber dem Portugiesen, dem die Spanier mit Juan de Cartagena den Vizeadmiral der Expedition und Kapitän der *San Antonio* als eine Art Aufpasser an die Seite stellten. Nach eineinhalb Jahren Vorbereitung gingen die Schiffe am 10. August 1519 endlich in See. Magellan wurde frühzeitig gewarnt, dass die spanischen Kapitäne an Bord eine Verschwörung gegen ihn planten,

MAGELLANSTRASSE Starke Winde und Strömungen

Nach ihrem Entdecker benannt, trennt der Wasserweg den südlichsten Teil Südamerikas von der Insel Feuerland. 570 Kilometer lang und zwischen 20 und 30 Kilometer breit, beträgt die Breite an der engsten Stelle 3,5 Kilometer. Der östliche, ausgedehnteste Teil verläuft zunächst in Richtung Südwest, dann gegen Süden. Der westliche, sehr viel schmalere Teil wendet sich nach Nordwesten. Der in der Magellanstraße variierende Wasserstand und die starken Winde verursachen gefährliche Strömungen, Wellen und Fallwinde. Im 16. Jahrhundert wurde sie als der einzige bekannte Weg aus dem Atlantik in den Stillen Ozean häufig frequentiert. Erst mit Aufkommen der Dampfschifffahrt im 19. Jahrhundert war ein gefahrloseres Befahren der Straße möglich, die seit 1881 zum chilenischen Hoheitsgebiet zählt.



RUHIGES TREIBEN: Eine Fähre auf dem bekannten chilenischen Wasserweg, der sein Gesicht im Lauf der Zeit kaum verändert hat Foto: Interfoto/imageBROKER/Tom Mueller



LEBENSWERK: Diese Karte von 1702/03 bildet die Leistung des Portugiesen ebenso detailliert wie eindrucksvoll ab
Foto: picture-alliance/Heritage Images

deren Haupt Cartagena sei. Die kleine Flotte steuerte zunächst die Kanarischen Inseln an und nahm dann Kurs auf Brasilien.

Als die Schiffe am 6. Dezember die südamerikanische Küste sichteten, beschloss der Kapitän zu ankern: Am 13. Dezember 1519 liefen sie in die heutige Bucht von Rio de Janeiro ein, und schon am 10. Januar 1520 erreichten sie Mündung des Río de la Plata. Die Suche nach der Meerenge jedoch, deren Entdeckung Magellan erhofft und die wertvolle Zeit gekostet hatte, blieb vergebens.

Hunger und Krankheiten

Anfang April kam es durch die schlechte Versorgungslage zu einer von den Schiffskapitänen Cartagena, Quesada und Mendoza angeführten Meuterei, die schon länger in der Luft lag. Auslöser dafür waren die üblichen Gründe: schlechte Versorgung sowie die übermäßige Beanspruchung aller physischen und psychischen Kräfte brachten eine ganze Anzahl der Männer auf. Magellan konnte den Aufstand aber schnell niederschlagen. Mendoza und Quesada ließ er hinrichten und Cartagena an der Küste aussetzen, was den sicheren Tod bedeutete.

Im Oktober 1520 brachen die vier Schiffe – die *Santiago* hatte auf einer Erkundungsfahrt zur südöstlichen Küste Argentiniens im Frühjahr Schiffbruch erlitten – wieder auf. Abermals suchte man alle Buchten und Flussmündungen auf das Genaueste ab, bis die Einfahrt in die lang gesuchte Passage entdeckt wurde. Magellan entsandte zwei Schiffe zur Erkundung, von denen sich eines – die *San Antonio* – nach einer Meuterei in Richtung Portugal absetzte. Jetzt hatte Magellan nur noch drei Schiffe, und vor ihm lag die 570 Kilometer lange Meerenge, die heutige Magellanstraße!

Er vollbrachte dabei ein nautisches Kunststück, denn die Schiffe mussten sich einen ganzen Monat über von Bucht zu Bucht tasten, von Fjord zu Fjord und von Sandbank zu Sandbank, bis sie jenen Ozean erreichten, dem Magellan wegen seiner zu diesem Zeitpunkt untypischen Ruhe den Namen „Pazifischer Ozean" gab. Magellan nahm an, das er nur vier Wochen benötigen würde, um zu den Gewürzinseln zu gelangen. Doch weit gefehlt: Die Schiffe brauchten drei Monate und 20 Tage, bevor sie wieder Land anlaufen konnten.

An Bord brachen unhaltbare Zustände aus, Skorbut hatte viele Männer fest im Griff, die Nahrungsmittel wurden knapp, selbst der Zwieback war nicht mehr genießbar. Endlich erreichte die Flotte am 6. März 1521 die Marianen. Dort konnten ausreichend Vorräte gebunkert werden, so dass Magellans Schiffe weiter zu den Philippinen segelten und am 16. März die Insel Homonhon sichteten, die zu den Philippinen gehörte. Die nun einsetzende Missionierung stieß auf der Nachbarinsel von Homonhon, Mactan, auf scharfe Ablehnung.

MEISTER SEINES FACHES: Magellan durfte seinen Triumph der ersten Weltumsegelung nicht erleben, sein Name bleibt jedoch damit verbunden
Foto: picture-alliance/CPA Media



GLÜCKLOSES FLAGGSCHIFF: **Im Gegensatz zur *Victoria* kehrte die *Trinidad* nicht nach Spanien zurück, sondern wurde von den Portugiesen 1521 gekapert** Foto: picture-alliance/Leemage

Das hinderte Magellan jedoch nicht daran, sein Vorhaben in die Tat umzusetzen. Nach damaligem Verständnis war er im Recht, für sein Land, seinen Verbündeten und das Christentum Gewalt anzuwenden.

Damit hatte er allerdings eine für ihn verhängnisvolle Entscheidung getroffen. Am 27. April 1521 gab er den Befehl, gegen die Einheimischen auf Mactan mit der Waffe vorzugehen. Trotz ihrer Gewehre wurden die Spanier schon in Ufernähe in Gefechte verwickelt, in deren Verlauf Magellan und mehrere seiner Mitkämpfer fielen.

Viel Zeit, den unersetzlichen Verlust Magellans zu betrauern, blieb indes nicht: Bald nach dem misslungenen Angriff auf Mactan sagten sich bereits bekehrte Einheimische vom Christentum los und griffen die Spanier an, wobei weitere 35 Seeleute ums Leben kamen. Die Überlebenden entgingen dem Tod nur knapp. Sie waren nun so wenige, dass sie ein Schiff versenken und die Überlebenden auf die letzten beiden Schiffe verteilen mussten. Juan Sebastián Elcano, am Anfang der Reise nur einfacher Bootsmann, übernahm nun das Kommando.

Die Erde ist rund!

Mit der *Victoria* und der *Trinidad* kamen sie am 6. November nach Tidore, einer Molukkeninsel, wo es endlich die wertvollen Gewürze gab. Am 21. Dezember 1521 segelte die *Victoria* mit 47 Europäern und 13 Ostindern als Besatzung los, jedoch ohne die *Trinidad*, die wegen dringender Reparaturarbeiten zurückblieb. Später fiel sie portugiesischen Kaperern in die Hände, worauf das obige Gemälde Bezug nimmt.

Dann war es soweit: Die *Victoria* fuhr am 6. September 1522 in den spanischen Hafen Sanlúcar ein. Von ursprünglich 237 Seeleuten – die 60 Meuterer der *San Antonio* in der Magellanstraße sind bereits abgerechnet – gingen nur noch 18 Mann an Land, begleitet von drei ostindischen Besatzungsmitgliedern. Damit war die erste Weltumseglung vollendet; die *Victoria* hatte hierfür rund drei Jahre gebraucht, etwa 69.000 Kilometer zurückgelegt und den endgültigen Beweis für die Kugelform der Erde erbracht. ⚓

LITERATURTIPP

Pigafetta, Antonio: *Mit Magellan um die Erde. Ein Augenzeugenbericht der ersten Weltumsegelung.* Hg. von Robert Grün, marixverlag, Wiesbaden 2015

Reinhard, Wolfgang: *Die Unterwerfung der Welt: Globalgeschichte der europäischen Expansion 1415–2015.* Verlag C. H. Beck, München 2016

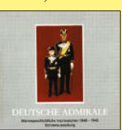
www.VDMedien24.de

NEU! Ubootwaffe 1935-1945 Chronicles - Victories - Camouflage - Markings - Insignia/Chronik - Erfolge - Tarnung - Embleme - Wappen. U1-U24. **W. und G. Trojca** Ausführlich und detailliert werden die Uboote U1-U24 dargestellt mit Typ, Bezeichnung, technische Daten, Länge, Antriebsanlage, Bewaffnung, Besatzung und ergänzende Bemerkungen, Kommandeure und Feindfahrten, sowie der Verbleib der U-Boote und Wissenswertes über die Besatzung. Mit vielen faszinierenden, meist bisher unveröffentlichten Aufnahmen aus Privatarchiven und Museen, Farbprofilen von U-Booten, ihren Aufbauten, Markierungen und Malings. *136 S., 24 Texts., 165 Fotos, 141 Farbprofile und 32 Wappen, HC, DIN A4, **Deutsch/Engl.*** **29,95 EURO**

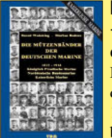
Ubootwaffe, Marine Kleinkampfverbände 1939-1945
W. Trojca. Zahlr. seltene Originalfotos zeigen Uboote, Werft- und Dockanlagen und viele Details. Mit vielen Informationen zu Entwicklung und Einsatz und hochausführliche Tabellen mit technischen Daten. **600 Seiten, Zusätzlich** vier **Seekarten** mit den Koordinaten gesunkener Schiffe. Hunterte teilw. farbige Abb.; ***in Englisch***, Großf. HC.**99,00 EURO**



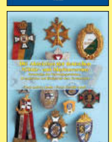
Ostseefähren im Kalten Krieg
Wolfgang Klietz. Zwischen 1982 und 1986 wurde bei Sassnitz auf Rügen das größte Verkehrsprojekt der DDR verwirklicht: Für zwei Milliarden Mark errichteten in Mukran Tausende Arbeiter und Hunderte Bausoldaten einen vier Kilometer langen Fährhafen mit 120 Kilometern Gleisanlagen für 5 riesige Doppelstockfähren mit Breitspurgleisen, um den aufwändigen Transit durch Polen zu vermieden und unbemerkt gefährliche Militärgüter zu transportieren. HC, 192 S., 112 s/w-Abb., 4 Karten. **Statt ~~39,- €~~ jetzt nur 12,95 €**



Deutsche Admirale - Marinegeschichtliche Impressionen 1848-1945 - Katalog zur Sonderausstellung
Der Katalog zeigt die persönlichen Stücke einiger Admirale und vermittelt dadurch Bilder und Impressionen ihrer Lebensläufe und ihrer Zeit. Pb., 20,5 x 19,7 cm, 106 S., 89 farbige Abb., **Sonderpreis jetzt 8,- EURO**



Die Mützenbänder der Deutschen Marine 1815 - 1918. **Königlich Preußische Marine, Norddeutsche Bundesmarine, Kaiserliche Marine.**
B. Wedeking, M. Bodeux. Neben den Mützenbändern werden die einzelnen Schiffe und Einheiten genannt. 444 S., 1200 Abb. **Mit Zusatzband** „Preisbewertung für Mützenbänder der Deutschen Marine", A4 HC. **68,00 EURO**



Die Abzeichen der deutschen Militär- und Marinevereine
Grundzüge der Verbandsgeschichte, Organisation und Einiges aus dem Vereinsleben. Ludwig u. Gerhild Arndt. Die Kriegervereine und ihr Dachverband spielten im gesellschaftlichen Leben der Städte und Gemeinden bis zum II. Weltkrieg hin eine wichtige Rolle. - Das Abzeichenwesen im gesamten Deutschen Reich vor organisatorischem und politischem Hintergrund. **Über 700 Abb.**, Tabelle. **Über 1400 Abzeichen**. **39,80 EURO**

Restbestände Podzun-Pallas - solange Vorrat reicht - Mängelexemplare!

Marine- Arsenal: *je 48 S., ca. 70- 80 s/w Abb. u. Zeichn. A4, Pb.*
MA 28 **Die Kreuzer „Leipzig/„Nürnberg"** ~~10,13 €~~ nur **5,00 €**
MA 31 **Schulkreuzer „Emden"** ~~10,13 €~~ nur **5,00 €**
MA 35 **Dickschiffe (II)** ~~10,13 €~~ nur **5,00 €**
MA 36 **Die deutschen Zerstörer, Teil2** ~~10,13 €~~ nur **5,00 €**
MA 38 **Dienst in der Kriegsmarine** ~~10,13 €~~ nur **5,00 €**
MA 39 **Die deutschenTorpedoboote 1925-45** ~~10,13 €~~ nur **5,00 €**
MA 40 **Kriegsmarine in der Adria 1941-45** ~~10,13 €~~ nur **5,00 €**
MA 41 **Hochseeflotte 1907-1918** ~~10,13 €~~ nur **5,00 €**
MA 42 **U-Boote d. K.-Marine** ~~10,13 €~~ nur **5,00 €**
MA 43 **Brummer (II) 1940-45** ~~10,13 €~~ nur **5,00 €**
MA 44 **Flottentorpedoboote** ~~10,13 €~~ nur **5,00 €**
MA 45 **Linienschiffe der "Deutschland" Klasse** ~~10,13 €~~ nur **5,00 €**
MA 46 **Beute-Zerstörer und Torpedoboote der Kaiserlichen Marine** ~~10,13 €~~ nur **5,00 €**
MA 47 **Minensuchboote 1935.** ~~10,13 €~~ nur **5,00 €**
MA 48 **Deut. Hilfskreuzer auf allen Meeren** ~~10,13 €~~ nur **5,00 €**
Marine- Arsenal Sonderheft: *je 48 S., ca. 80 s/w Abb., A4, Pb.*
MASo 05 **Die Marine der Weimarer Republik** ~~17,69 €~~ nur **6,00 €**
MASo 09 **Flugzeugkreuzer bis 1945** ~~12,69 €~~ nur **6,00 €**
MASo 11 **Die dt. Kriegsmarine 1938/ 1939** ~~12,69 €~~ nur **6,00 €**
MASo 12 **Alte deutsche Marine** ~~12,69 €~~ nur **6,00 €**
MASo 14 **Raritäten zur See** ~~12,69 €~~ nur **6,00 €**
MASo 15 **Die Kaiserl. Marine und ihre Großen Kreuzer** ~~12,69 €~~ nur **6,00 €**
MASo 16 **Das "Gesicht" der Kriegsschiffe** ~~12,69 €~~ nur **6,00 €**
MASo 17 **Deutsche Zerstörer 1939-1945** ~~12,69 €~~ nur **6,00 €**

VDM Heinz Nickel
Kasernenstr. 6-10, 66482 Zweibrücken,
Tel.: 06332-72710, FAX: 06332-72730
E-Mail: heinz.nickel@vdmedien.de
www.VDMedien24.de



235/16

Anfang und Ende eines Schiffstyps

Monitore

Sie waren seltsame Vertreter: Als Seeschiffe ungeeignet, als Turmschiffe richtungsweisend, sahen sie zu Beginn aus wie Schachteln. Aber sie erfüllten eine Zeit lang ihren Zweck Von Peter H. Block

Als im April 1861 der Sezessionskrieg zwischen den Nord- und Südstaaten Nordamerikas ausbrach und die kriegführenden Parteien neue, gepanzerte Kriegsschiffe benötigten, baute die Marine der Nordstaaten nach den Plänen des Ingenieurs John Ericsson ein Schiff, dessen Name als Synonym für einen Kriegsschifftyp steht, den man heute in Weyers Flottentaschenbuch vergeblich sucht: den Monitor.

Im Prinzip war das Schiff ein durch Dampf angetriebener Artillerieträger. Gepanzert und mit schweren Geschützen bewaffnet, aber zur Vermeidung einer großen Zielfläche mit geringem Freibord, wurden Monitore bis zum Ende des Ersten Weltkriegs zu Küstenbeschießungen und als Kampfschiffe auf Flüssen eingesetzt.

Der gebürtige Schwede Ericsson trug sich schon seit Längerem mit dem Gedanken an ein schwer bewaffnetes und gegenüber moderner Artillerie äußerst standhaftes Schiff, den er auch schon zu Papier gebracht hatte. Seine Grundidee bestand darin, ein oder zwei großkalibrige Geschütze in einem stark gepanzerten, drehbaren Turm unterzubringen, den er dann auf einer schwimmenden und von einer Dampfmaschine angetriebenen Plattform montierte. Da die Konstruktion auf Aufbauten jeglicher Art verzichtete, betrug der Feuerbereich des Geschützturms volle 360 Grad. Zu einer Zeit, als noch die *Wooden Walls* mit ihren Wolken aus Segeln die Meere dominierten und abgeholzte Wälder zurückließen, war dies ein absolutes Novum.

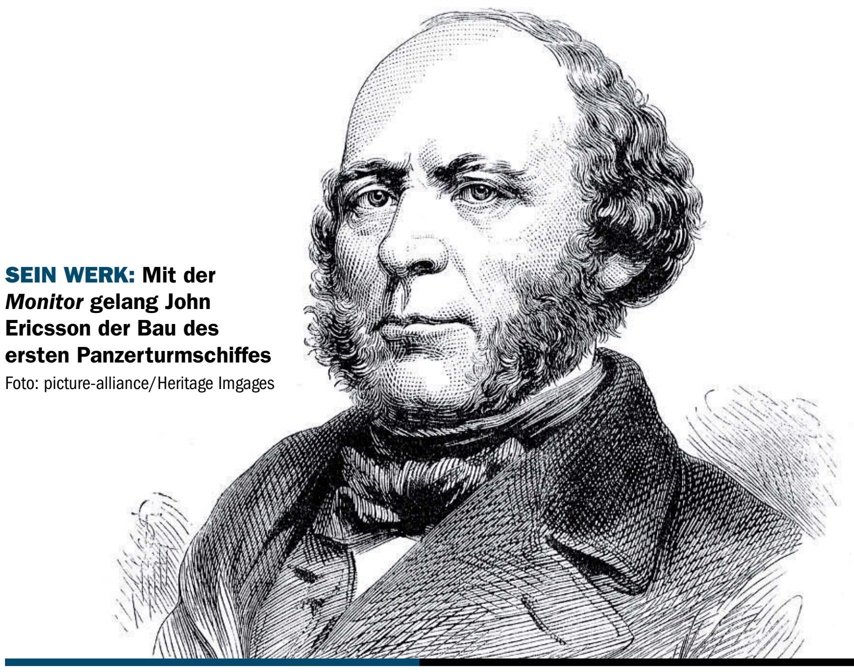
Die Pläne zu diesem Schiff hatte Ericsson bereits 1854 dem französischen Kaiser Napoleon III. angeboten, der ablehnte, da die französische Marine kein Interesse zeigte. Hier aber, auf dem amerikanischen Kriegsschauplatz, war die Situation eine völlig andere. Um die Blockade seiner wichtigsten Ausfuhrhäfen durch die Unionsflotte zu brechen, brauchte der Süden gut gepanzerte



NOVUM IN DER SEEKRIEGSGESCHICHTE: **Das Aufeinandertreffen von *USS Monitor* (vorn) und *CSS Virginia* im März 1862 in der Mündung des James River war das erste Gefecht mit gepanzerten Kriegsschiffen**
Foto: Interfoto/Classicstock/H. Armstrong Roberts

Schiffe. Solch ein Fahrzeug entstand aus den Resten der bis zur Wasserlinie heruntergebrannten Dampffregatte *USS Merrimack*, welche die Werftarbeiter in Norfolk nach dem Abfall Virginias von der Union in Brand gesteckt und versenkt hatten.

Auf den gehobenen und noch intakten Rumpf setzte man eine Kasematte mit abgeschrägten Seiten und abgerundeten Ecken, gepanzert mit zwei Lagen Eisenplatten aus gewalzten Eisenbahnschienen. Darunter fuhr das in *CSS Virginia* umgetaufte Schiff zehn Geschütze vom Kaliber 16,2 bis 22,8 Zentimeter – eine stark gepanzerte, schwimmende Batterie und durchaus in der Lage, die hölzerne Unions-Blockadeflotte zu vernichten.



SEIN WERK: Mit der *Monitor* gelang John Ericsson der Bau des ersten Panzerturmschiffes
Foto: picture-alliance/Heritage Imgages

Käseschachtel

Genau dies fürchtete der Norden und traf Gegenmaßnahmen. Ein Panzerschiff bekämpft man am sichersten mit einem anderen Panzerschiff, und so beauftragte die Unionsmarine Ericsson mit der Verwirklichung seiner Pläne. Nur schnell musste es gehen. Nach 101 Arbeitstagen war die *Monitor* fahrbereit. Ein eigenartiges Gebilde, kaum noch als Schiff zu bezeichnen; eher eine „schwimmende Käseschachtel", wie es ein bei der Vorführung Anwesender recht treffend formulierte. Auf einen Rumpf von 38,43 Meter Länge hatte man ein 52,42 Meter langes und 12,64 Meter breites Deck genietet, das den Eindruck eines Floßes erweckte. Der Horizontalpanzer des Decks betrug 25 Millimeter, die Seitenpanzerung des knapp 35 Zentimeter aus dem Wasser ragenden Rumpfes 114 Millimeter, wobei sich aus Gewichtsgründen der Unterwasserschutz bis auf 51 Millimeter verringerte.

Am Morgen des 9. März 1862 trafen die beiden monströsen Schiffe *Monitor* und *Virginia* vor Hampton Roads im Mündungsgebiet des James River, des Nansemond River und des Elisabeth River aufeinander. Gut sechs Stunden währte das sich entfaltende Passiergefecht, wobei die Ladevorgänge und die ständig wechselnden Kurse das Duell beträchtlich in die Länge zogen. Der Salventakt der *Monitor* lag bei sieben Minuten, während die *Virginia* für jede Breitseite gut die doppelte Zeit benötigte.

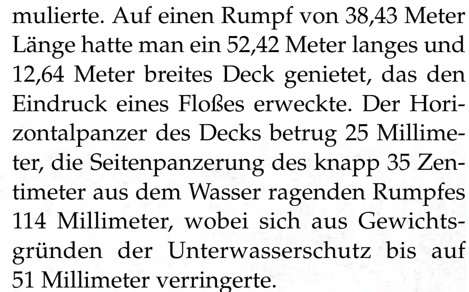
OFFIZIER UND KONSTRUKTEUR Erfolg in den Nordstaaten

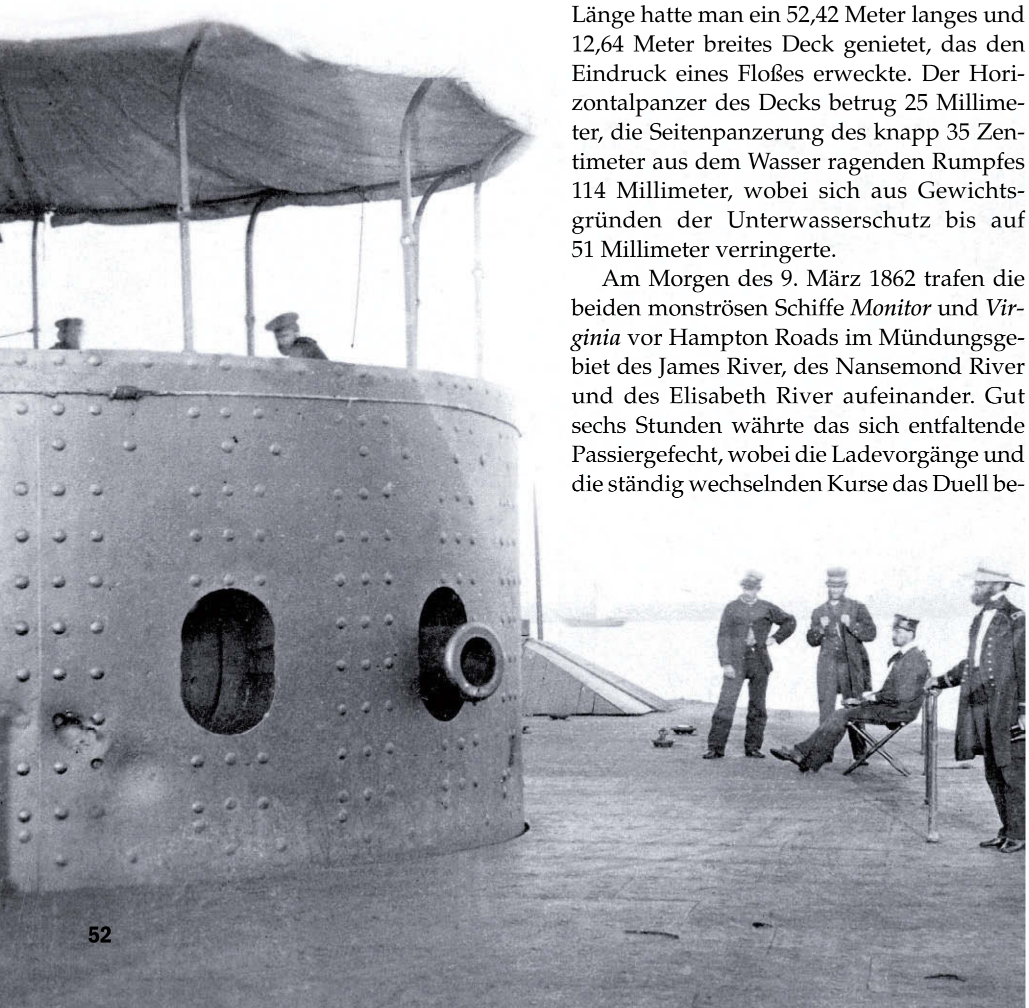
Der gebürtige Schwede John Ericsson (1803–1889) war zunächst Offizier in der schwedischen Armee, ging aber 1826 nach England, um dort seine ersten Erfindungen, eine Heißluftmaschine und eine Hochdruckmaschine, zu produzieren, die sich aber nicht durchsetzten. Mehr Erfolg hingegen hatte er auf dem Gebiet des Schiffbaus. Ericsson siedelte 1859 in die Vereinigten Staaten über und konstruierte dort 1843 das erste Kriegsschiff mit Schraubenantrieb. Der amerikanische Bürgerkrieg (1861–1865) verhalf ihm zum Durchbruch: Vom 5. Oktober bis 31. Dezember 1861 baute er das erste Panzerturmschiff *Monitor*. Auch nach Ende des Krieges blieb er im Schiffbau tätig und beschäftigte sich unter anderem mit der Konstruktion von Torpedos mit Pressluftantrieb.

Kein Ergebnis

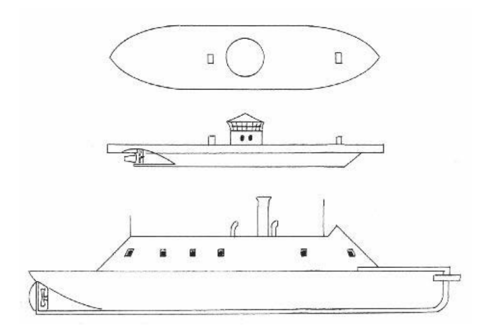
Aber keines der beiden Schiffe vermochte das andere ernsthaft zu beschädigen; am Ende hatte die „Schlacht bei Hampton Roads" außer zwei Toten, einigen Verwundeten und viel verbeultem Eisen keine Ergebnisse gebracht. Beide Kontrahenten zogen sich in ihre Ausgangsstellungen zurück und trafen nie wieder aufeinander.

Die Standkraft des neu konzipierten Monitors im Gefecht gab dem Panzerschiffbau starken Auftrieb und veranlasste die Nordstaaten, noch während des Bürgerkriegs weitere 55 *Ironclads* dieser Art in Auftrag zu geben, die man nun auch offiziell als Monitore bezeichnete. In Frankreich und in England hatte man nach dem Krimkrieg ebenfalls damit begonnen, die hölzernen Kriegsschiffe durch gepanzerte Fahrzeuge zu ersetzen. Hier war es Captain Cowper Coles, der zur





SPUREN DES KAMPFES: Am gepanzerten Geschützturm mit einem der beiden 28-Zentimeter-Geschütze sind deutlich die Aufschläge von Geschossen der *Virginia* zu erkennen
Foto: picture-alliance/newscom



EINFACH UND ROBUST: Strukturzeichnungen der *USS Monitor* (oben) und der *CSS Virginia* ex *Merrimack* Grafik: Peter H. Block



SELTENHEITSWERT: Ein teilweise bestechend scharfes Foto von Besatzungsmitgliedern der *Monitor*, aufgenommen am 6. Juni 1864 Foto: picture-alliance/Zumapress

gleichen Zeit wie Ericsson einen drehbaren Geschützturm konstruierte.

Nur wollte er ihn auf ein seefähiges Schiff stellen, was wiederum einen größeren Freibord bedingte. Das bedeutete eine höhere Topplastigkeit und damit Instabilität des Schiffes. Also führte er den Turm durch das Oberdeck hindurch und verlegte den Drehmechanismus mit seinem Zahnstangengetriebe auf ein Zwischendeck. Zweifellos ein Schritt in die richtige Richtung.

Weiterentwicklungen

Allerdings war der Aktionsradius unter Dampf wegen der noch recht unwirtschaftlichen Dampfmaschine so begrenzt, dass Coles bei einem hochseefähigen Panzerschiff auf Segeltakelung nicht verzichten konnte. Die Dampfmaschine wurde nur im Gefecht eingesetzt, unter Segel verlegte das Schiff zum Einsatzort.

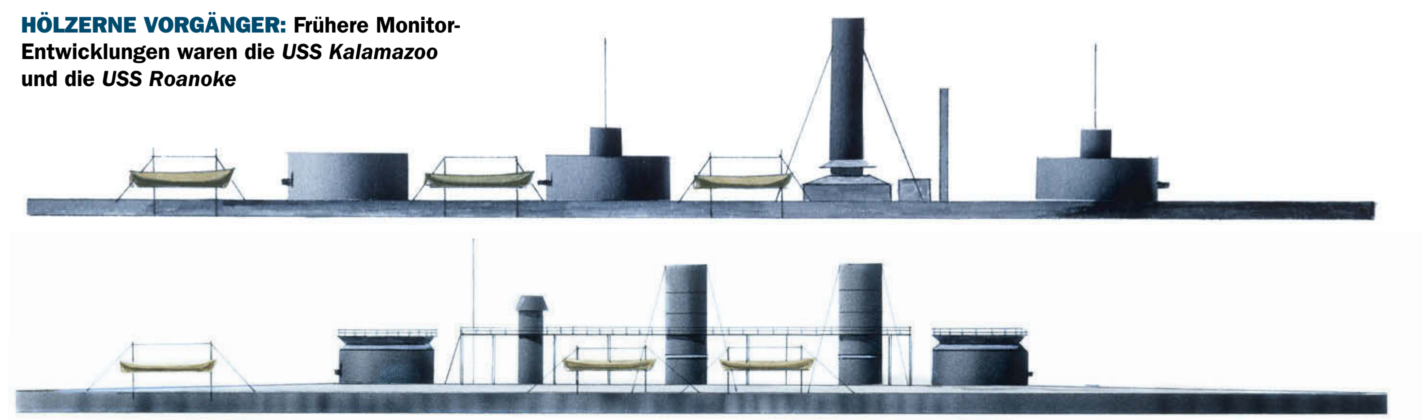
Der britische Chefkonstrukteur Sir Edward Reed konstruierte 1867 mit der 3.400 Tonnen verdrängenden *Cerberus*-Klasse ein Panzerschiff, das aufgrund seiner geringen Größe nur im Küstenbereich einsetzbar war. Dieser Küstenpanzer erhielt auf einem erhöhten Aufbau – eben der Brustwehr – vorn und achtern je einen Doppelturm mit 25,4-Zentimeter-Geschützen. Hier wurde auf den Segelantrieb verzichtet, was für die Artillerie einen optimalen Bestreichungswinkel bedeutete.

Mit dem auch von Reed entworfenen 10.000-Tonner *Devastation* kam dann im Jahr 1873 ein Panzerschiff mit Brustwehr zur Flotte, das auch endgültig die Ära der Turmschiffe im Kriegsschiffbau einläutete und bereits die Grundzüge der späteren Linienschiffe aufwies: starke Panzerung, starke Artillerie mit vier 30,5-Zentimeter-Rohren in zwei Doppeltürmen, großer Fahrbereich und eine für damalige Verhältnisse hohe Geschwindigkeit von fast 14 Knoten (26 km/h).

Der Kohlevorrat von annähernd 1.600 Tonnen reichte bei zehn Knoten Fahrt für eine Strecke von 5.500 Seemeilen = 10.186 Kilometer. Damit war dieses Panzerschiff kein Küstenfahrzeug mehr. Die *Devastation* zeigte sich als gutes Seeschiff und absolvierte ihre Probefahrten mit einem so guten Ergebnis, dass die Admiralität ihr zwei weitere Schiffe dieser Art folgen ließ.

Auch in den USA hatte die Navy neue Wege beschritten und sich von den Ein- und Zweiturm-Monitoren nach Art des Namensgebers getrennt. Sie ähnelten jedoch noch stark dem Monitor von 1862 und wurden im damaligen Weyers *Taschenbuch der Kriegsflotten* als Küstenpanzerschiffe (*Single Turret Monitors*) aufgeführt. Die Ende 1896 in Dienst gestellte *Puritan* ähnelte eher den britischen Panzerschiffen, nur dass bei diesem Schiff die beiden Doppeltürme anstelle der Brustwehr auf einer relativ hohen Barbette standen. Mit ihren weit aus den Schar-

FRÜHE VERSIONEN Kalamazoo und Roanoke



HÖLZERNE VORGÄNGER: Frühere Monitor-Entwicklungen waren die *USS Kalamazoo* und die *USS Roanoke*

Foto: picture-alliance/United Archives/Dea Picture Library (2)



FÜR FLACHE GEWÄSSER: **Der britische Monitor *HMS Severn* im September 1914, hier noch mit einem 15,2-Zentimeter-Doppelturm, der im Einsatz an der flandrischen Küste verbraucht wurde**

Foto: picture-alliance/Mary Evans Picture Library

EISERNER GEGNER: ***HMS Severn* mit 15,2-Zentimeter-Geschütz vorn (und achtern) im Rufiji-Delta bei Vorbereitungen zum Angriff auf den deutschen Kleinen Kreuzer *SMS Königsberg* (Fregattenkapitän Max Looff) im Juli 1915**

Foto: picture-alliance/Mary Evans Picture Library

ERFOLGREICH: Die *Humber*, die im Gegensatz zu *Mersey* und *Severn* den vorderen Doppelturm behielt, unterstützte im Ersten Weltkrieg die Kämpfe bei Gallipoli Foto: picture-alliance/United Archives/Dea Picture Library

WIE ABGESCHNITTEN: Die *HMS Abercrombie* sieht auf den ersten Blick aus, als hätte man ihr das Heck geraubt. Eine weitere Auffälligkeit ist der 38,1-Zentimeter-Doppelturm, der auf einer mit 4,50 Metern relativ hohen Barbette thront Grafik: Peter H. Block

ten ragenden 30,5-Zentimeter-Rohren glichen sie schon sehr den schweren Türmen der kommenden Großkampfschiffe. Darüber hinaus fuhr die *Puritan* eine Art Mittelartillerie. Ihr folgten die vier Monitore der *Amphitrite*-Klasse (4.054 Tonnen) und 1902 die *Arkansas*-Klasse (3.270 Tonnen) mit nur einem 30,5-Zentimeter-Doppelturm auf dem Vorschiff sowie vier 10,2-Zentimeter-Rohren und drei Sechspfündern.

EFFIZIENT

Zweifellos haben die stählernen Monitore mit ihren mächtigen Geschützen der Seekriegsgeschichte ihren Stempel aufgedrückt – und dies für beinahe ein ganzes Jahrhundert

Aber all diesen US-Monitoren war eines gemeinsam: Ihr niedriger Freibord, der eine Hochseeverwendung kaum zuließ und den Einsatz auf Küstengewässer beschränkte.

Mit dem Bau seegängiger Monitore beschäftigten sich die britischen Konstruktionsbüros erst wieder nach Ausbruch des Ersten Weltkrieges, als die Küstenkriegsführung zunehmend an Bedeutung gewann. Um die eigenen Heeresoperationen an der gegnerischen Küste zu unterstützen, benötigte man flachgehende Artillerieträger, die in Küstennähe feindliche Stellungen und Truppenkonzentrationen unter wirkungsvolles Feuer nehmen konnten.

Da kamen den Briten die drei bei Vickers für Brasilien gebauten Flusskanonenboote gerade recht, die man 1914 als Monitore *Humber, Mersey* und *Severn* in die Royal Navy einreihte. Zwei weitere, für Norwegen gebaute Fahrzeuge blieben ebenfalls im Land und fuhren als *Glatton* und *Gorgon* unter britischer Flagge, mit 5.800 Tonnen bereits größere, durchaus hochseefähige und relativ stark armierte Schiffe. Hochseefähig waren auch die vier Monitore der *Raglan*-Klasse, die zwischen Mai und Juni 1915 fertiggestellt wurden.

Sie waren reine Artillerieplattformen für die vier modernen 35,6-Zentimeter-Doppeltürme, die die Royal Navy in den USA erwerben konnte und die eher den Eindruck von Plätteisen erweckten, denen man einen Geschützturm und dahinter einen Dreibeinmast aufgesetzt hatte. Zwischen Januar und September 1915 liefen acht neue Monitore vom Stapel, die mit ihrem einsamen 30,5-Zentimeter-Doppelturm auch nicht anders aussahen als ihre vier Vorgänger.



IN FAHRT: Endpunkt der Monitor-Entwicklung bildeten die 1941 gebauten britischen Schiffe *Abercrombie* (im Bild) und *Roberts*, beides Achttausend-Tonner mit langem Vorschiff Artist Impression: Peter H. Block

90 Jahre Dominanz

Höhepunkt und Abschluss dieser Entwicklung bildeten die 1941 gebauten britischen Monitore *Abercrombie* und *Roberts*, beides Achttausend-Tonner mit langem Vorschiff. Vor dem mittschiffs sich erhebenden Brückenaufbau: der 38,1-Zentimeter-Doppelturm auf einer mit 4,50 Metern relativ hohen Barbette. Acht 10,2-Zentimeter-Schnellfeuer-/Steilfeuer-Geschütze in vier Doppeltürmen auf dem Hinterschiff dienten der Flugabwehr, ebenso die 16 Vier-Zentimeter-Pom-Pom-Maschinenkanonen in einer Achtlings- und zwei Vierlings-Aufstellungen.

Für ihre Aufgaben waren es geradezu ideale Schiffe, die sowohl gefälliges als auch bedrohliches Aussehen in sich vereinten. Aber mit diesen beiden letzten Bauten war die Ära der Monitore als Träger Schwerer Artillerie dann auch beendet. Fast 90 Jahre hatten sie sich in der Seekriegsgeschichte behaupten können und mit ihren großen Geschützen feindliche Truppenbewegungen, Verkehrswege, Stellungen und Batterien erfolgreich bekämpft. ⚓

JAHRESTAGUNG UND MITGLIEDERVERSAMMLUNG

Auf den Spuren von Kaffen & Co.



Arne Döpke M.A., Wissenschaftlicher Mitarbeiter an der Universität Trier, hielt einen ambitionierten Vortrag zur „Rekonstruktion römischer Schiffe“ Alle Fotos: Satu Panzner

Lauenburg empfing die Tagungsteilnehmer am Mittag des 16. September mit herrlichem Sonnenschein, sodass ein kleiner Spaziergang bereits Einblicke in diesen malerischen Ort geben konnte. Der Abendempfang auf dem Dampfer *Kaiser Wilhelm*, der noch mit einer kohlebefeuerten Dampfmaschine angetrieben wird, verlief ungezwungen und fröhlich. An Bord trafen neue auf langjährige Mitglieder sowie mitgereiste Ehepartner und es fanden angenehme Gespräche sowie ein fachlicher Austausch statt.

Während einige unter Deck wahlweise Labskaus oder Putenbrust zu sich nahmen, erkundeten andere Deck und Maschinenraum. Im Maschinenraum präsentierte sich die sehr gut gepflegte Dampfmaschine in voller Aktion. An Deck erlebten wir sowohl den Rauch speienden Schornstein als auch die Dampfpfeife (das frühere Signalhorn) – ein wahrlich ohrenbetäubendes Geräusch, das akustisch über weite Strecken zu erkennen gab: „Hier kommt der *Kaiser*!“

Nach einer vom Regen erfrischten Nacht begann am nächsten Tag bei schönstem Wetter die eigentliche Jahrestagung der DGSM in der Heinrich-Osterwold-Halle, dem Stadttheater von Lauenburg, wo sich um die 50 Personen eingefunden hatten. Der wissenschaftliche Beirat unter Leitung von Dr. Heinrich Walle hatte ein interessantes Vortragsprogramm mit Referenten unterschiedlichster Richtungen zusammengestellt.

Arne Döpke M.A., wissenschaftlicher Mitarbeiter an der Universität Trier, zeigte in lebhafter und sehr nachvollziehbarer Weise auf, dass Geschichte, verknüpft mit experimenteller Archäologie, zu hochinteressanten Ergebnissen führen kann. Sein Beitrag zu den „Überlegungen zur Rekonstruktion römischer Schiffe“ bewies, dass diese Schiffe nicht nur nachgebaut, sondern auch durch die Studenten der Universität Trier in Testfahrten ausprobiert wurden und somit theoretische Forschungsergebnisse auch praktisch nachgewiesen werden konnten.

Danach schilderte Michael Sohn das weite Spektrum der „Kaffenkähne in Mitteleuropa“, die eine „wiederentdeckte Vielfalt“ darstellen. Bei einer „Kaffe“ handelt es sich um die Bauform von Bug und/oder Heck; ein Begriff, der erst nachträglich in der Wissenschaft Einzug hielt. Leider gibt es nur wenige schriftliche Quellen zum Thema, sodass hier stattdessen auf Bildquellen wie die Fotografie zurückgegriffen werden musste. Nach dem Zweiten Weltkrieg sind diese Kähne weitestgehend verschwunden, auch wenn man sie hier und dort in der moderneren Bauweise wiederentdecken kann.

Diplom-Ingenieur Werner Hinsch, ehemals schiffbaulicher Leiter an der Hitzler Werft und als Leiter des Elbschifffahrtsarchivs in Lauenburg weiterhin tätig, berichtete über die „Geschichte der Elbschifffahrt“. Dabei war zu erfahren, dass Frachtschiffe auf der Elbe entweder mit Segeln (flussabwärts) oder durch Treideln (flussaufwärts) – also durch menschliche Muskelkraft – gezogen wurden, niemals jedoch durch Lasttiere. Grund dafür war die unebene Uferbewachsung, die für Lasttiere ungeeignet war. Erst in den 1960er-Jahren setzte die Dampfkraft als Antrieb auch auf den Binnenschiffen ein. Neben Fracht wurden dann außerdem allmählich Personen befördert.

Dr. Andreas Hamann referierte über die 1886 gegründete „Norddeutsche Flussdampfschiffahrts-Gesellschaft“ Hamburg. Dabei erläuterte er Anzahl und Bauweise der Flotte, zu der Frachtdampfer und Frachtkähne ohne eigenen Antrieb gehörten, die zunächst aus Holz gebaut, sukzessive jedoch teilweise durch eiserne Frachtkähne ersetzt wurden. Er berichtete ferner über die Antriebskraft, die von anfangs 200 auf beachtliche 800 PS im Jahre 1901 gestiegen war. Auch hier wurde hauptsächlich Fracht befördert.

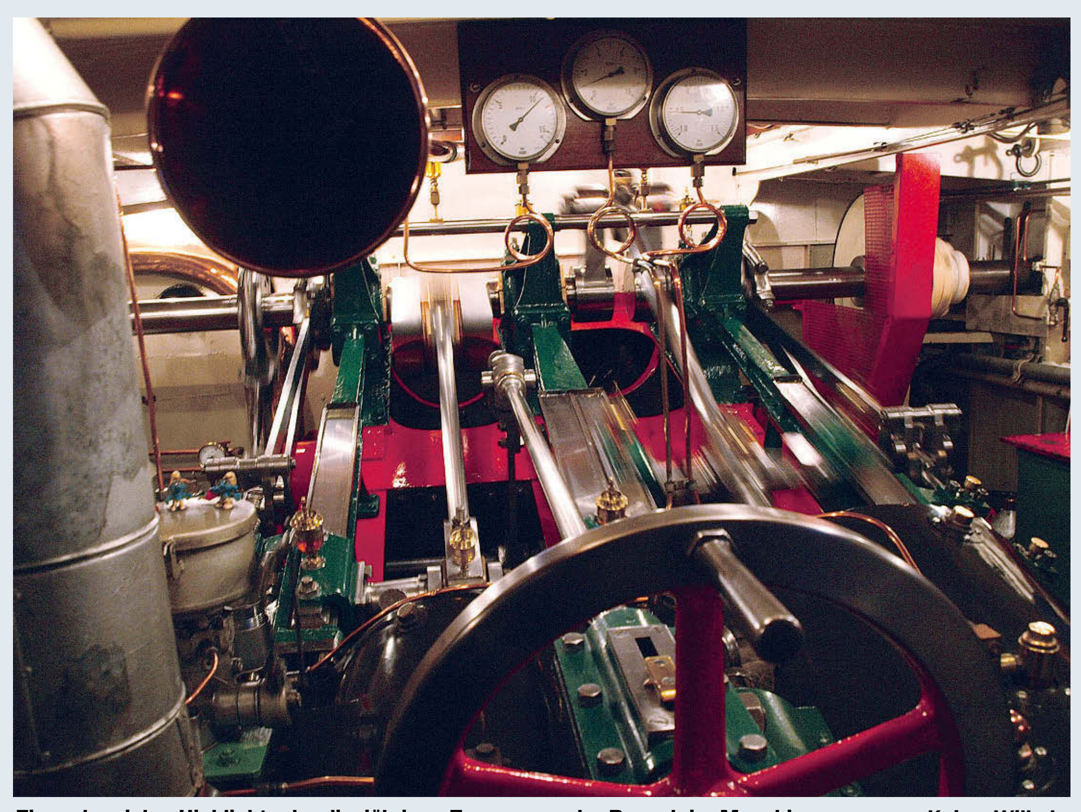
Die anschließende Mitgliederversammlung fand in einem

ELBSCHIFFFAHRTSMUSEUM LAUENBURG
Elbstraße 59, 21481 Lauenburg
Tel. 04153 599935
E-Mail: museum@lauenburg.de
www.elbschifffahrtsmuseum.de



kleinen Kreis von insgesamt 37 Mitgliedern statt. Der Bericht des Vorsitzenden war sehr ausführlich und umfangreich und kann in vollem Wortlaut im internen Mitgliederbereich der Webseite unter www.schiffahrtsgeschichte.de nachgelesen werden. Dieser Bereich ist passwortgeschützt. Hier kann man auch alle weiteren Berichte sowie das Protokoll der Mitgliederversammlung abrufen.

Über die Neuwahl des Vorstandes hat *Schiff Classic* bereits in Heft 6/2016 kurz berichtet. Die beiden Punkte „Satzungsänderung“ sowie „Vorstellung des Konzeptes DGSM 2025“ sind aus Zeitgründen auf das nächste Jahr vertagt. Der druckfrische Tagungsband aus dem Jahr 2015 ging an die Anwesenden. Abwesende Mitglieder sollten ihn zwischenzeitlich per Post erhalten haben. Falls nicht, mögen sich Interessenten direkt an Herrn Hesse wenden, unseren neuen Geschäftsführer.



Eines der vielen Highlights der diesjährigen Tagung war der Besuch im Maschinenraum von *Kaiser Wilhelm*

Der letzte Tag stellte ein wahres Highlight der Tagung dar. Im Elbschifffahrtsmuseum, ein sehr fundiert aufgebautes und didaktisch wertvolles Kleinod in der Museumswelt, haben Frau Dr. Tanck und Herr Thormann vom Elbschifffahrtsmuseum die Tagungsteilnehmer fachkundig durch die Räumlichkeiten geführt. Hier ließen sich viele Dinge, die am Vortag erläutert wurden, anschaulich in Bildern, Modellen oder auch gegenständlich betrachten, sodass wir unser Verständnis für die Materie noch weiter vertiefen konnten.



Damenkränzchen im Foyer: In den Pausen fanden angeregte Gespräche unter den Tagungsteilnehmern statt

Der Besuch der Schatzkammer tief im Herzen des Museums, in dem mehrere Schiffsdampfmaschinen beherbergt werden, war für die Besucher von besonderem Reiz. Hier konnten man, getaucht in bläuliches Licht, erneut Schiffsdampfmaschinen mit allen Sinnen hautnah erleben. Im Anschluss daran gab es einen letzten Vortrag im Stadttheater. Diplom-Ingenieur Wolfgang Bohlayer referierte über „Hamburg als Schnittstelle von Binnen- und Seeschifffahrt“ und spannte den Bogen dabei von der Vergangenheit in die Gegenwart. Die Tagung schloss mit freundlichen Worten des Vorsitzenden Lutz Adam.

Satu Panzner

Winkspruch



Die Seiten der DGSM in *Schiff Classic*

Redaktion:
Dr. Heinrich Walle

Verantwortlich:
Deutsche Gesellschaft für Schifffahrts- und Marinegeschichte e.V.

Kontaktanschrift der DGSM:
Jürgen Miesler
Schweriner Ring 7
26388 Wilhelmshaven
E-Mail:
jue.miesler@gmx.net

Alexander Kircher, ein deutsch-österreichischer Marinemaler

Hohe Kunst

Das Nachrichtenmagazin *Spiegel* nannte ihn einmal einen „Seeschlachtspezialisten", wurde mit dieser Bezeichnung aber dem universalen Anspruch des Künstlers nicht gerecht. Eine Richtigstellung

Von Peter Teichmann





Jeder Offiziersanwärter an der Marineschule Mürwik kennt das Gemälde „Linienschiffe als Eisbrecher in der Ostsee 1928/29", bei dessen Besichtigung der lehrende Offizier die Lehrgangsteilnehmer stets auf eine Besonderheit hinweist: Die schwarz-weiß-rote Heckflagge mit Eisernem Kreuz, die erst ab 1933 auf den Schiffen wehte, davor aber zusätzlich die Farben Schwarz-Rot-Gold im linken Obereck führte. Dies wird dann als Beweis für die besondere Einstellung der Reichsmarine zur Weimarer Republik angeführt. Das Bild stammt von Alexander, kurz Alex, Kircher.

Alexander Kircher kam am 26. Februar 1867 in Triest zur Welt und entstammte einer Kaufmannsfamilie. Der Vater Johann Kircher war wegen der besseren Arbeitsmöglichkeiten in jungen Jahren mit seiner Frau Anna aus dem österreichischen Villach nach Triest gezogen. Triest, mit dem Zugang zur Adria, war zur damaligen Zeit die dominierende Handelsmetropole des Habsburgerreiches; die Stadt stand wirtschaftlich in voller Blüte.

Die Kirchers wohnten im alten Stadtviertel Borgo Teresiano, in der Via San Lazzaro nahe dem Canale Grande, wo damals zahlreiche Segelschiffe festgemacht hatten. Der kleine Alexander wuchs also schon am Salzwasser auf. Er sah die vielen Briggs, Schoner, Brigantinen und Kutter mit wachem Auge und erlebte den Hafenbetrieb hautnah. Weiter draußen an der Mole San Carlo lagen die Passagierdampfer des Österreichischen Lloyd und dahinter erstreckte sich die Weite der Bucht des Golfs von Triest.

All diese Wahrnehmungen müssen einen nachhaltigen Eindruck auf den jungen Alexander gemacht haben, sodass der Wunsch

UNTER VOLLEN SEGELN: **Eigentlich wollte der Marinemaler Alexander Kircher selbst auf den Schiffen dienen, anstatt sie zu malen. Durch ein tragisches Unglück kam es jedoch anders. Das Gemälde zeigt die Schulschiffe *SMS Stosch*, *SMS Stein* und *SMS Gneisenau* der Kaiserlichen Marine, 1896** Foto: Marineschule Mürwik

ENTKOMMEN: **Das Gefecht vor Jasmund am 17. März 1864 gegen eine dänische Übermacht konnten die Preußen für sich entscheiden** Foto: Marineschule Mürwik

in ihm reifte, einen maritimen Beruf zu ergreifen. Es ist nicht bekannt, in welchem Jahr Alexander Kircher sein Elternhaus verlassen hat. Ebenso unbekannt ist die Ursache eines Unfalls und einer damit zusammenhängenden, irreparablen Fußverletzung, die sich Kircher zuzog und die dazu führte, dass er eine angestrebte Offizierslaufbahn bei der k. u. k. Marine abbrechen musste oder nicht antreten konnte. Die Behinderung führte aber nicht dazu, dass er in Triest blieb; er wollte hinaus in die Welt und Marinemaler werden. Vor Beginn seines Studiums soll er ein Praktikum im Konstruktionsbüro der Schichauwerft in Elbing (Westpreußen) angetreten haben.

Belegt ist, dass er sein Studium im Jahr 1888 an der Königlichen Akademie der Künste in Berlin begonnen hat. Dort waren seine Lehrer der norwegische Landschafts- und Marinemaler Hans Frederik Gude und der deutsche Maler Hermann Eschke. Über Kirchers Studienzeit in Berlin liegen keine Informationen vor, allerdings gibt es Fotos. Eines zeigt ihn im dunklen Anzug, zusammen mit einem Zeitung lesenden Freund in einem Gartenlokal, Berliner Weiße trinkend.





GESELLIG: **Der junge Kircher (links) mit einem Freund, möglicherweise ein Studienkollege, aus seiner Berliner Akademie-Zeit in einem Gartenlokal** Foto: Sammlung Teichmann

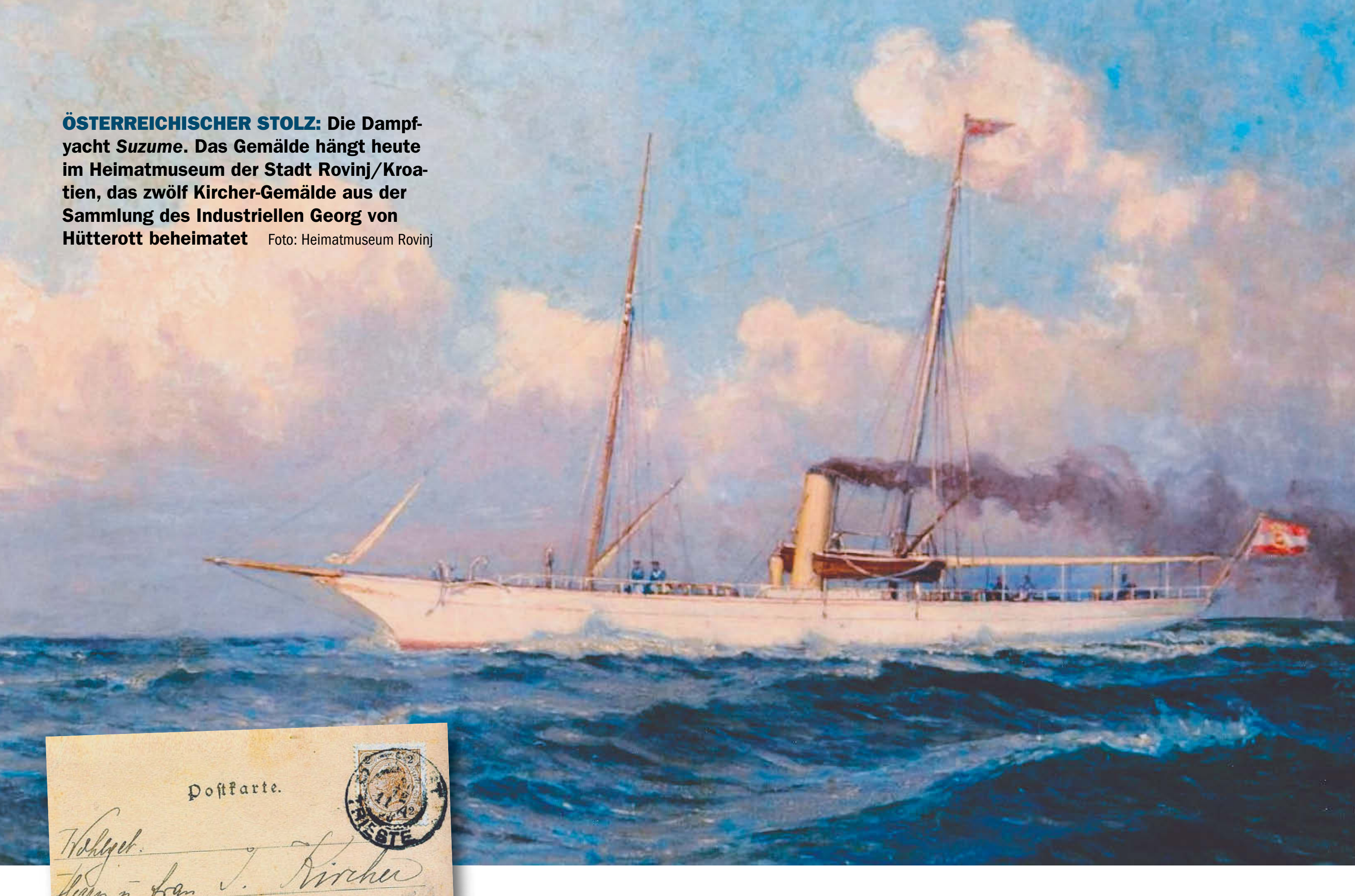
NACHWUCHS: **Die Eltern Johann und Anna Kircher mit Sohn Alexander in Triest, um 1875** Foto: Sammlung Teichmann

Kein Werksverzeichnis

Es war üblich, dass sich die Absolventen der Berliner Akademie nach erfolgreichem Abschluss auf Studienreisen begaben. In Kirchers späterem Leben gab es Phasen, in denen er ständig gereist ist und gemalt hat. Aus diesen Gründen sind seine Werke in nahezu allen Ländern Europas, in Ägypten, der Türkei, Großbritannien und den USA in Museen und bei Privatleuten zu finden, genau so wie auf Auktionen bedeutender Auktionshäuser.

Leider gibt es von den kircherschen Bildern kein Werksverzeichnis, daher kann hier nur auf die größten Sammlungen und einige bedeutende Werke hingewiesen werden. Das Heeresgeschichtliche Museum in Wien hat mehrere Dutzend Seestücke in seinem Bestand, wobei das bekannteste Gemälde die „Seeschlacht von Lissa“ zeigt.

In Wien finden sich anderenorts weitere Bilder, so beim Österreichischen Marineverband der „Stapellauf der *SMS Viribus Unitis*“ und im Technischen Museum. Eine weitere bedeutende Sammlung von Kircher-Bildern gibt es auf Schloss Artstetten im Erzherzog-



ÖSTERREICHISCHER STOLZ: Die Dampfyacht *Suzume*. Das Gemälde hängt heute im Heimatmuseum der Stadt Rovinj/Kroatien, das zwölf Kircher-Gemälde aus der Sammlung des Industriellen Georg von Hütterott beheimatet Foto: Heimatmuseum Rovinj

INFORMIERT: Postkarte an die Eltern, zu denen er stets guten Kontakt hielt, im Jahre 1899 Foto: Sammlung Teichmann

Franz-Ferdinand-Museum in Niederösterreich. Dort ist besonders das Gemälde von Linienschiff *SM Erzherzog Karl* zu erwähnen. Die größte Sammlung mit etwa 30 Exponaten befindet sich im Besitz des Maritimen Museums in Split, wobei hier von der Museumsleitung eine reich bebilderte Informationsbroschüre erstellt wurde. Im Heimatmuseum der Stadt Rovinj hat man ein eigenes Kircher-Zimmer mit mehreren Gemälden eingerichtet. Bilder des Malers findet man außerdem im Historischen Museum Istriens in Pula und im Sergej Mašera-Maritimen Museum in Piran, Slowenien.

Verstreuter Bestand

In Deutschland gibt es einen Bestand von 22 Gemälden im Archiv des Wehrgeschichtlichen Ausbildungszentrums der Marineschule Mürwik. Bekannt sind das Gemälde der drei Schulfregatten *Stosch*, *Stein* und *Gneisenau* und das „Gefecht bei Jasmund 1864“. Die Bilder gehörten ursprünglich zu einer Sammlung von über 100 Werken aus dem Besitz des Museums für Meereskunde in Berlin, das gegen Ende des Zweiten Weltkriegs ein Raub der Flammen wurde.

Einen Bestand von acht Bildern besitzt das Museum für Kommunikation in Frankfurt am Main. Außerdem findet man einzelne Kircher-Gemälde in Hamburg im Internationalen Maritimen Museum und im Museum für Hamburgische Geschichte sowie in Kiel im Stadt- und Schifffahrtsmuseum und im Stadtmuseum Warleberger Hof. In Bremerhaven ist das Deutsche Schifffahrtsmuseum im Besitz einiger Kircher-Bilder. Und es sei noch ein großes Gemälde erwähnt, das im alten Bremer Rathauses hängt: Es entstand anlässlich des ersten Atlantikfluges von Ost nach West und zeigt ein Seestück mit einer Junkers W 33 „Bremen“, mit der dieser Überflug 1927/28 den Flugpionieren Köhl, Fitzmaurice und von Hünefeld gelang.

FALSCHE EINSCHÄTZUNG

Der *Spiegel* klassifizierte Alexander Kircher in einem Artikel vom Mai 1977 als Seeschlachtenspezialisten, eine Bezeichnung, die seinem Lebenswerk nicht gerecht wird

Anlässlich der Weltausstellung in Chicago reiste Kircher 1893 in die USA, um dort mit dem Marinemaler Hans von Petersen an der Erstellung von Panoramen und Dioramen mitzuwirken. Schon damals hatte sich Kircher einen guten Ruf erarbeitet. Dies beweisen mehrere Gemälde, die in den USA entstanden: „Segelschiff vor der Freiheitsstatue im Hafen von New York“, „Fulton erstes Dampfschiff von 1807“, „Blick über den Hudson River auf die Skyline von New York“. Diese und andere Bilder wurden vor einigen Jahren in Amerika bei Auktionshäusern wie Sotheby’s New York und Burchard Galleries St. Petersburg, Florida, angeboten.

Aufstieg Kirchers

Nach seiner Berliner Studienzeit und verschiedenen Reisen kehrte Kircher in seine Heimatstadt Triest zurück. Bereits 1895 bekam er einen Ruf als Professor an die dortige Kunstakademie, und drei Jahre später heiratete er Romana Salmassi. Damals bekam Kircher vom Kaiserlichen Hof aus Wien die Aufforderung, die Habsburger Flotte in 20 Gemälden festzuhalten. Mit diesem Auftrag stieg Alexander Kircher zum ersten Marinemaler Österreichs auf. Er verkehrte bei

MAJESTÄTISCH: Linienschiff *SM Erzherzog Karl* über die Toppen geflaggt, 1906. Das 1903 vom Stapel gelaufene Schiff nahm im Ersten Weltkrieg an den Flottenoperationen in der Adria teil
Foto: Erzherzog-Franz-Ferdinand-Museum, Artstetten



WO IST DER FEHLER? „Linienschiffe als Eisbrecher in der Ostsee 1928/29" mit der Flagge ohne Schwarz-Rot-Gold im linken Obereck verdeutlichte die Einstellung der Marine zur Weimarer Republik
Foto: Marineschule Mürwik



HERRSCHAFTLICHES DOMIZIL: Die „Villa Max Kuntze" in Radebeul bezog die Familie Kircher von 1922 bis 1935
Foto: Sammlung Teichmann

Hofe, was eine zur damaligen Zeit exzellente Würdigung seiner Person bedeutete.

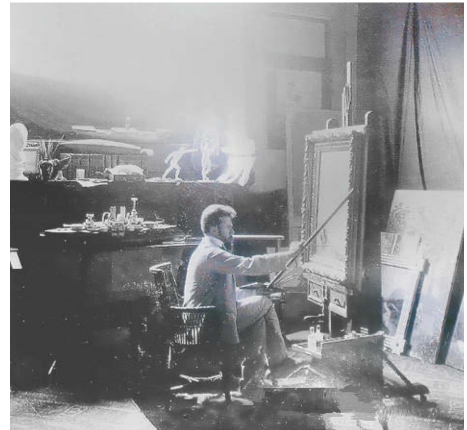
In der Folgezeit erhielt Kircher zahlreiche Aufträge aus Adel und Gesellschaft. So von einem der Erzherzöge, dessen Bibliothek und Salon er mit mehreren maritimen Gemälden ausgestattet hat; außerdem von dem Baron und Industriellen Johann Georg von Hütterot, dessen Dampf-Segelyacht *Suzume* er malte. Besagte 20 Gemälde sind im Besitz der Familie des Erzherzogs Franz Ferdinand geblieben und können heute im Museum des Schlosses von Artstetten in Niederösterreich besichtigt werden. Das Bild mit der Yacht *Suzume* gehört zum Bestand des Heimatmuseums der Stadt Rovinj.

Begehrter Illustrator

1900 gab Alexander Kircher aus künstlerischen, aber auch politischen Gründen seine Lehrtätigkeit in Triest auf und übersiedelte 1904 mit seiner Familie nach Deutschland. Dort wohnte er bis 1906 in Dresden, danach zogen die Kirchers nach Moritzburg. Der Maler war inzwischen als freier Künstler der Dresdner Kunstgenossenschaft beigetreten und hatte sich in seinem neuen Umfeld etabliert. Dies beweisen zahlreiche Aufträge von Behörden und namhaften Verlagen, für die er als Illustrator tätig war.

Auch ausländische Verlage erteilten Kircher Aufträge, so der Londoner Postkartenverlag Rafael Tuck & Sons, der österreichische Flottenverein sowie Kleinmayr & Bamberg in Laibach. Im Februar 1909 erhielt Kircher in der spanischen Botschaft in Berlin den Orden Isabellas der Katholischen für Verdienste in Kunst und Wissenschaft. Neben Kriegsschiffen hat er ebenso Bilder von

STIMMUNGSVOLL: Schwedisches Passagierschiff *Kungsholm*, 1928 aus New York auslaufend Foto: Wikipedia



BEI DER ARBEIT: Der Meister in seinem Triester Atelier um 1903 Foto: Sammlung Teichmann

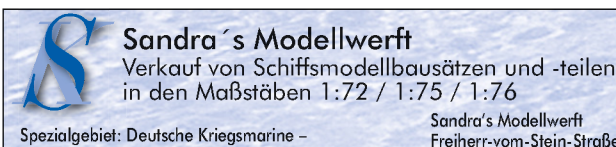
Passagierdampfern, Frachtschiffen, Seglern, Yachten und Booten im Auftrag namhafter Reedereien gemalt. Etwa für die Hamburg Amerika Linie, den Österreichischen und den Norddeutschen Lloyd, die Hamburger Reederei Woermann und andere. Auftraggeber waren Werften ebenso wie Unternehmen, die mit der Seeschifffahrt nichts zu tun hatten – wie etwa ein Stahlwerk, für das Kircher zwei Hüttenbilder malte.

Daneben entstanden Gemälde von der Akropolis in Athen, ein Panoramabild von Dresden, Abendstimmungen des Moritzburger Schlosses und zahllose Landschaftsbilder, die sich heute in Museen und in Privatbesitz befinden. 1928 reiste Kircher nach Stockholm, wo er im Auftrag der Swedish American Line Bilder der Passagierschiffe *Drottningholm* und *Kungsholm* malte. Ferner entstanden Skizzen für ein Gemälde, das er später für das schwedische Königshaus anfertigte und welches unter dem Namen „The King of Sweden receives the spanisch Monarch“ 1999 bei Christie's in Amsterdam versteigert wurde. Aus dieser Zeit stammt auch das Gemälde „Salut für Konsul Karl Dwenger“, das den schwedischen Kreuzer *HMS Fylgia* im Hafen von Kiel zeigt.

Viele Bilder zerstört

Bereits 1922 zogen die Kirchers von Moritzburg in das sächsische Radebeul. Sie wohnten dort in der Villa Max Kuntze im Stadtteil Niederlößnitz und später im Haus Zillerstraße 5. Im Jahr 1935 starb Kirchers Frau Romana. Danach zog der Maler nach Klotzsche, heute ein Stadtteil von Dresden. Sein Lebenswerk beschloss der Künstler mit einer Serie von 100 Gemälden, welche die Entwicklung der deutschen Schifffahrt über ein Jahrtausend darstellt. Diese Bilder hingen im Berliner Museum für Meereskunde, das gegen Ende des Zweiten Weltkriegs durch Bomben zerstört wurde. Von den rechtzeitig ausgelagerten Werken konnte man bisher nur knapp 30 Exemplare wieder auffinden.

Im September 1937 starb Alexander Kircher in einem Krankenhaus in Berlin. Beerdigt wurde er im kircherschen Familiengrab auf dem Friedhof in Moritzburg. Den Ende 1939 von Wolfgang Loeff herausgegebenen Bildband *Deutschlands Seegeltung, vom germanischen Einbaum und Wikingerschiff zum deutschen Schlachtschiff und Schnelldampfer*, der Kirchers letztes Lebenswerk dokumentierte, hat der Maler nicht mehr erlebt. ⚓

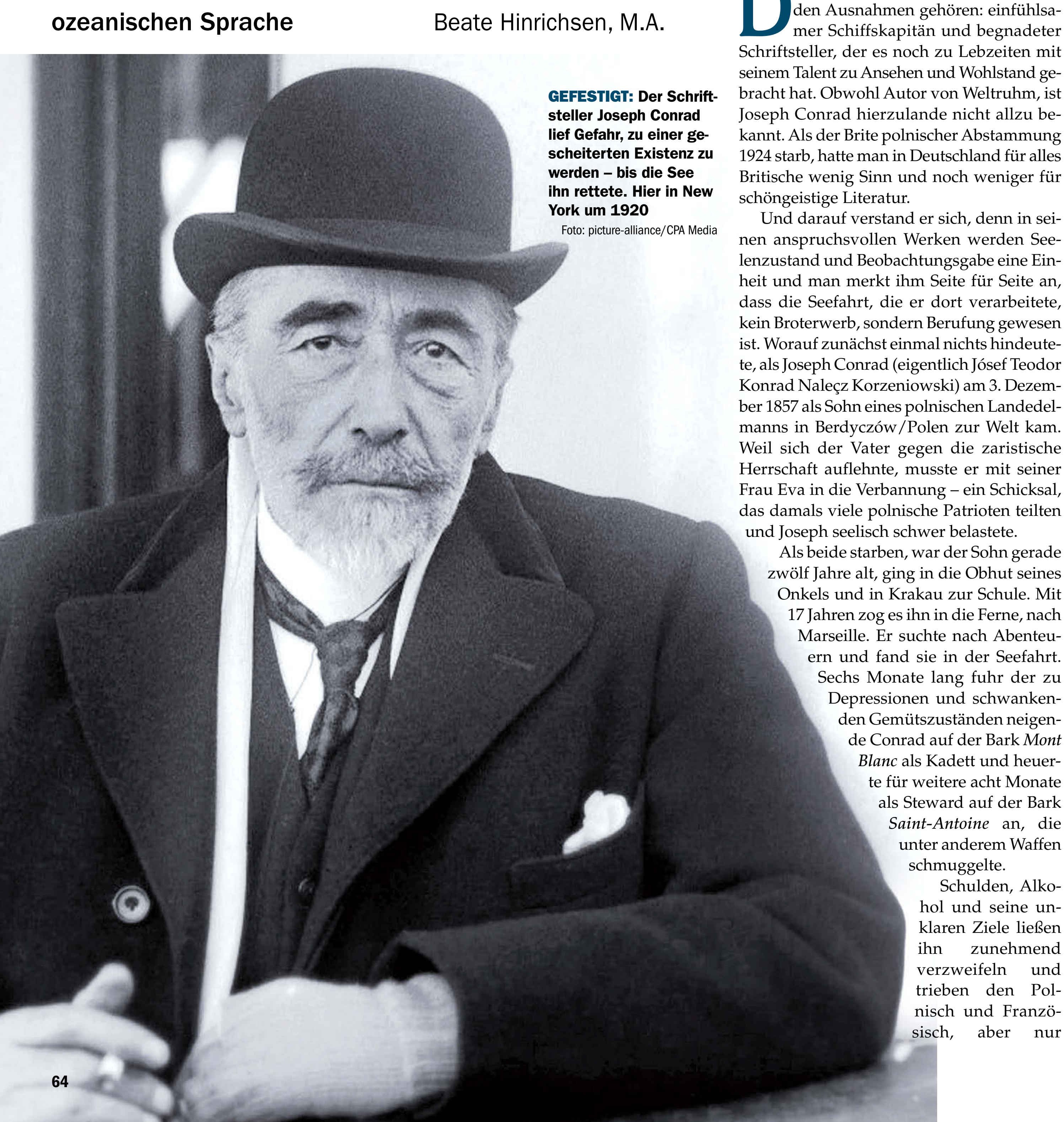


Joseph Conrad, der schreibende Kapitän

Mit Leib und Feder

Er war Brite polnischer Herkunft, Seemann auf den Meeren der Welt und als Schriftsteller ein Meister der ozeanischen Sprache

Beate Hinrichsen, M.A.



GEFESTIGT: Der Schriftsteller Joseph Conrad lief Gefahr, zu einer gescheiterten Existenz zu werden – bis die See ihn rettete. Hier in New York um 1920

Foto: picture-alliance/CPA Media

Diese Kombination dürfte eher zu den Ausnahmen gehören: einfühlsamer Schiffskapitän und begnadeter Schriftsteller, der es noch zu Lebzeiten mit seinem Talent zu Ansehen und Wohlstand gebracht hat. Obwohl Autor von Weltruhm, ist Joseph Conrad hierzulande nicht allzu bekannt. Als der Brite polnischer Abstammung 1924 starb, hatte man in Deutschland für alles Britische wenig Sinn und noch weniger für schöngeistige Literatur.

Und darauf verstand er sich, denn in seinen anspruchsvollen Werken werden Seelenzustand und Beobachtungsgabe eine Einheit und man merkt ihm Seite für Seite an, dass die Seefahrt, die er dort verarbeitete, kein Broterwerb, sondern Berufung gewesen ist. Worauf zunächst einmal nichts hindeutete, als Joseph Conrad (eigentlich Jósef Teodor Konrad Naleçz Korzeniowski) am 3. Dezember 1857 als Sohn eines polnischen Landedelmanns in Berdyczów/Polen zur Welt kam. Weil sich der Vater gegen die zaristische Herrschaft auflehnte, musste er mit seiner Frau Eva in die Verbannung – ein Schicksal, das damals viele polnische Patrioten teilten und Joseph seelisch schwer belastete.

Als beide starben, war der Sohn gerade zwölf Jahre alt, ging in die Obhut seines Onkels und in Krakau zur Schule. Mit 17 Jahren zog es ihn in die Ferne, nach Marseille. Er suchte nach Abenteuern und fand sie in der Seefahrt. Sechs Monate lang fuhr der zu Depressionen und schwankenden Gemütszuständen neigende Conrad auf der Bark *Mont Blanc* als Kadett und heuerte für weitere acht Monate als Steward auf der Bark *Saint-Antoine* an, die unter anderem Waffen schmuggelte.

Schulden, Alkohol und seine unklaren Ziele ließen ihn zunehmend verzweifeln und trieben den Polnisch und Französisch, aber nur

HERBER REIZ DER SEEFAHRT Beliebt und geschätzt

Charakteristisch für Conrads Erzählungen ist, dass seine Protagonisten immer Briten aus der unteren Schicht des aufstrebenden Mittelstandes sind, die in den Grenzregionen des Empire in oft ausweglosen Situationen tapfer, pflichtbewusst und rechtschaffen auftraten, auch wenn sie dabei unter Umständen scheiterten. Der „naturalisierte Engländer“ Conrad war zu Beginn des 20. Jahrhunderts, ähnlich wie sein aus England stammender Zeitgenosse Rudyard Kipling, ein Vertreter der *pax britannica*, was man dort sehr schätzte. In Deutschland wurde er erst nach 1945 bekannter, als bei Hamburger Verlagen einige seiner Erzählungen in deutscher Sprache erschienen.

BERÜHMTER NAME: Das ehemalige Segelschulschiff der dänischen Marine fuhr als *Joseph Conrad* ex *Georg Stage* in den 1930er-Jahren in privaten Diensten Foto: picture-alliance/AP Images

GUT GETROFFEN: Karikatur auf den großen Seefahrts-Schriftsteller Conrad, der seine Erfahrungen als leidenschaftlicher Seefahrer verarbeitete Foto: picture-alliance/ Mary Evans Picture Library

schlecht Englisch sprechenden jungen Mann, der bereits zaghafte schriftstellerische Versuche unternommen hatte, in einen Selbstmordversuch.

Neues Leben

Er begriff, dass es so nicht weitergehen konnte und es einer soliden Ausbildung bedurfte, um weiterzukommen. Er kam mithilfe eines Freundes auf den englischen Dampfer *Mavis*, wechselte nach einem Streit mit dem Kapitän auf den Kohlenfrachter *Skimmer of the Sea*, dann als Matrose auf die *Duke of Sutherland* und den Dampfer *Europa*. Schließlich wurde er 3. Offizier auf dem Wollklipper *Loch Etive*, auf dem er sich hocharbeitete.

Auf der Rückreise von Sidney 1880 rettete er die Besatzung einer kenternden dänischen Brigg, ein einschneidendes Erlebnis, das Conrad in seinem Roman *Spiegel der See* verarbeitete. Die Eindrücke auf seinen Seereisen, den Wechsel von nichts und allem, von Ödnis und prallem Leben sog Conrad förmlich in sich auf und bunkerte sie wie eine Schiffsladung, um sie später zu Geld zu machen.

Auf der Bark *Palestine* wurde er 2. Offizier, ebenso auf der *Narcissus*, einem Dreimaster, auf dem er 1884 an Bord ging. In der Erzählung *Der Nigger von der Narcissus*, von Kritikern übrigens als Meisterwerk seiner frühen Schaffensperiode eingestuft, beschreibt Conrad eine Reise von Bombay nach London, auf der die Mannschaft einen tödlich erkrankten schwarzen Matrosen pflegen und zugleich mit den Unbilden der See fertig werden muss. Obwohl eine fiktive Erzählung, lässt der Autor hier seine Erlebnisse als Seemann und speziell von der Zeit auf der *Narcissus* mit einfließen, deren Gallionsfigur sich heute im „Mystic Seaport“ befindet, dem Schifffahrtsmuseum von Connecticut.

GROSSES KINO: In dem britisch-amerikanischen Abenteuerfilm Lord Jim (1965) nach dem gleichnamigen Roman von Joseph Conrad spielte Peter O'Toole die Hauptrolle Foto: picture-alliance

Exzellenter Vermarkter

Conrad legte schließlich auch die Prüfung zum 1. Offizier ab und erlangte Ende 1886 das Kapitänspatent, musste sich aber mit einer Stelle als 1. Offizier auf der *Highland Forest* begnügen, auf der er unglücklich agierte. Nach 20 Jahren war Conrad mit wechselhaftem Erfolg zur See wieder in England und etablierte sich als Schriftsteller. Die Anfänge beschrieb er in seinem Buch *Über mich selbst* – und er schrieb einfach weiter. Er fühlte instinktiv seine Berufung: „Niemals ist der Rubikon so blindlings, so ohne Anrufung der Götter, so ohne Furcht vor den Menschen überschritten worden.“ Seinen ersten Roman *Almayers Wahn* veröffentlichte Conrad 1895, den Durchbruch aber schaffte er erst 1914 mit *Spiel des Zufalls*.

Als Pole in England, der die englische Staatsbürgerschaft besaß, wurde er schnell bekannt, auch und gerade in höheren Kreisen, wo man seinen nicht unkomplizierten, aber interessanten Stil schätzte. Conrads Sätze muss man *verstehen*, sie berieseln den Leser nicht, sondern nehmen ihn mit auf eine lange Reise. Am 24. März 1896 heiratete er die aus einfachen Verhältnissen stammende Jessie George, die ihn nicht nur liebevoll umsorgte, sondern ihrem Mann, der es meisterhaft verstand, sich und seine Bücher zu vermarkten, auch bei Lektoratsarbeiten tatkräftig zur Hand ging. Als Conrad am 3. August 1924 mit 67 Jahren starb, hatte er 14 Bücher mit Romanen und Erzählungen veröffentlicht, die zu den berühmtesten Werken der englischen Literatur im ausgehenden 19. und beginnenden 20. Jahrhundert zählen. ⚓

LITERATURTIPP

Stape, John: *Im Spiegel der See – Die Leben des Joseph Conrad.* Übersetzt von Eike Schönfeld. marebuchverlag, Hamburg 2007

Ostseegeschichte an der Kieler Förde

Festung



FLOTTENMANÖVER: Linienschiffe der Reichsmarine passieren in Kiellinie (Führerschiff *Schleswig-Holstein*) den Leuchtturm Friedrichsort; die Heckflagge weist auf den Zeitraum zwischen 1933 bis Ende Mai 1935 hin

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

Friedrichsort

Am westlichen Ufer der Kieler Förde liegt die alte Festung Friedrichsort. Ihre mit dichtem Gestrüpp bewachsenen Wälle lassen heute kaum noch den militärischen Charakter dieses Bauwerks erahnen, dessen Geschichte 2004 endete – nach mehr als 370 Jahren

Von Dr. Jann M. Witt

Es war 1631, als der dänische König Christian IV. das Gut Seekamp erwarb, um eine Festung zum Schutz der Kieler Förde errichten zu lassen, die er Christianspries nannte. Nach den Erfahrungen im Kaiserlichen Krieg von 1626 bis 1629, in dem ganz Jütland durch die kaiserlichen Truppen besetzt worden war, und angesichts der machtpolitischen Bedrohung durch Schweden plante König Christian IV., zu dessen Herrschaftsgebiet Teile der damaligen Herzogtümer Schleswig und Holstein gehörten, nicht nur die Übergänge über Elbe und Eider, sondern auch die holsteinische Ostseeküste zu sichern.

Auch an der Kieler Förde wollte der König eine Befestigungsanlage errichten. Als Bauort für die neue Festung schlug eine Kommission unter Leitung des Festungsbaumeisters Axel Urop die engste Stelle der Kieler Förde vor: Priesort. Hier konnte der Schifffahrtsweg nach Kiel leicht gesperrt werden. Die im Landesarchiv in Schleswig überlieferte „Deßignation vom 4. December 1762" stellt fest: „Die Vestung Christianspries wurde deshalber gebauet, weil die Schwedische Flotte etliche mahl wenn sie geschlagen war, sich in den Hafen retirierte." Da sich der Herzog von Schleswig-Holstein-Gottorf und die schleswig-holsteinischen Stände weigerten, das Vorhaben zu unterstützen, kaufte der König das Land, um die Festung auf eigene Faust zu errichten.

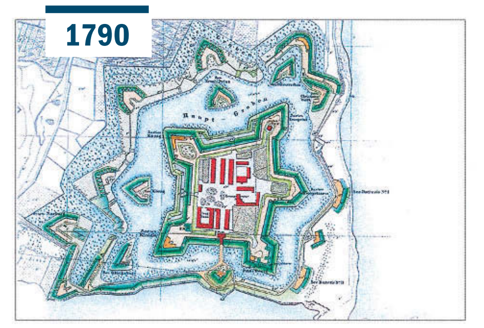
Urop, zum Festungskommandanten ernannt, konzipierte Christianspries nach klassischem Muster: Ein starker Wall umschloss den Festungshof, ein Graben deckte den Norden und den Westen. Vor den beiden landwärts gerichteten Wällen lag jeweils eine vorgeschobene Schanze, ein sogenannter Ravelin. Zusätzlichen Schutz bot das sumpfige Vorgelände.

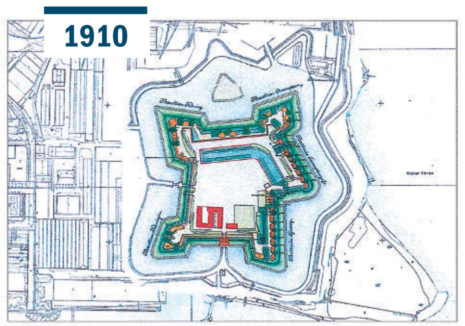
Erste Feuerprobe

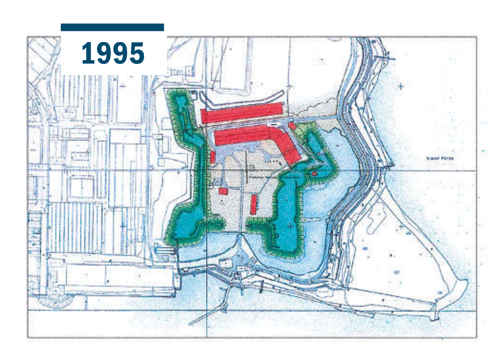
Bereits Ende 1643 musste die gerade fertiggestellte Festung ihre erste Feuerprobe bestehen – und scheiterte. Der schwedische General Torstenson zog gegen die Dänen, nahm am 14. Dezember Kiel und stand kurz darauf vor Christianspries. Die neue Feste war auf den Angriff nicht vorbereitet. Schon beim zweiten Angriff am 18. Dezember 1643 nahmen die Schweden die Festung ein, die bis 1645 als schwedischer Flottenstützpunkt diente.

Im Frieden von Brömsebro verlor König Christian IV. 1645 die Inseln Ösel und Gotland, erhielt aber seine nordelbischen Besitzungen und damit auch die Festung Christianspries zurück. Im Februar 1648 starb der König. Sein Sohn Friedrich III. beschloss nun, Christianspries aufzugeben und die Festungsanlagen „gänzlich zu demolieren".

Doch die Waffengänge mit Schweden 1657 und 1658 führten König Friedrich III. die strategische Bedeutung der Kieler Förde







WERDEN UND VERGEHEN: Entwicklung der Festung Friedrichsort seit dem 18. Jahrhundert. Auf der rechten Karte ist gut zu sehen, wie im Zuge der Entfestigung nach dem Ersten Weltkrieg und erneut nach 1945 Teile der Wallanlagen geschleift wurden

Foto: Stadtplanungsamt Landeshauptstadt Kiel

vor Augen. Der König kaufte das Land der früheren Festung Christianspries zurück und ließ im Jahr 1663 mit der erneuten Fortifikation beginnen. Nach den neuesten holländischen Erkenntnissen erbaut, überdauerte die neue, nach dem König „Friedrichsort“ benannte Festung kaum verändert bis ins 20. Jahrhundert.

Sie besaß einen trapezförmigen Grundriss, fünf Bastionen sowie fünf Ravelins in den Festungsgräben. Weitere Außenwerke sicherten die Tore und die Seeseite. Der gesamte Umfang der Wallanlagen von Friedrichsort betrug 2,2 Kilometer. Die Besatzung bestand aus bis zu 600 Mann. Eine baugleiche Festung ist in Kopenhagen erhalten.

Während der langen Friedensperiode im 18. Jahrhundert nach dem Ende des Großen Nordischen Krieges im Jahre 1721 verfiel die Festung. Und so war Friedrichsort kaum verteidigungsbereit, als nach 170 Jahren wieder ein Feind vor den Toren stand. Erneut waren es die Schweden, die im Dezember 1813 gegen die Festung anrückten. Wieder hielt Friedrichsort nur zwei Tage stand.

Beklagenswerter Zustand

Die dänischen Verteidiger konnten den 4.000 Schweden nur 250 schlecht ausgerüstete Soldaten entgegenstellen. Am 19. Dezember kapitulierte die Besatzung, doch schon drei Wochen später, nachdem der Kieler Frieden geschlossen worden war, erhielten die Dänen ihre Festung zurück. Abermals versank Friedrichsort in einen Dämmerzustand. Erst bei Ausbruch der schleswig-holsteinischen Erhebung gegen Dänemark im März 1848 erinnerte man sich wieder an die Festung Friedrichsort. In Kiel hatte eine provisorische Regierung die Herrschaft übernommen, preußische Truppen kamen den bedrängten Schleswig-Holsteinern zu Hilfe und rückten nach Jütland vor. Die halb verfallene Festung wurde von den Dänen geräumt, was man in Kiel aber nicht wusste.

Ein junger preußischer Artillerie-Leutnant namens Werner Siemens schlug vor, Friedrichsort mithilfe der Bürgerwehr anzugreifen. 200 Männer stürmten über die offene Zugbrücke und fanden keinen Widerstand – dafür waren die sechs zurückgebliebenen Invaliden viel zu alt.

Der spätere Unternehmer Siemens erwies sich bereits damals als erfindungsreich. Er sicherte den Kieler Hafen durch elektrisch gezündete Minen und versuchte, die Festung wieder verteidigungsfähig zu machen. Am beklagenswerten Zustand der Befestigungsanlagen konnte er jedoch kaum etwas ändern: Die Zugbrücke war verfallen, der Graben ohne Wasser, einige Ravelins kaum noch erkennbar.

> „Die Vestung Christianspries wurde deshalber gebauet, weil die Schwedische Flotte etliche mahl wenn sie geschlagen war, sich in den Hafen retirierte“
>
> „Deßignation vom 4. December 1762“

Zur Sicherung vergrub er ein Fass Pulver in einem Ravelin. Sollten die Dänen angreifen, konnte man es elektrisch fernzünden. Bald darauf erschienen drei dänische Kriegsschiffe, ein Angriff drohte. Da erschütterte plötzlich eine Explosion die Festung. Es war das eigene Pulverfass, das versehentlich gezündet worden war. Aber von der gewaltigen Detonation beeindruckt, zogen sich die Dänen zurück.

Nach dem Ende der Schleswig-Holsteinischen Erhebung 1852 erhielten die Dänen das Fort zurück, hatten aber zwischenzeitlich jegliches Interesse an der Festung verloren. 1864 waren nur noch zwei Soldaten in der Feste stationiert, sodass ihre „Eroberung“ durch die Preußen im deutsch-dänischen Krieg eine reine Formalität war.

Fortan nutzten die Preußen Friedrichsort, um den Kieler Hafen zu sichern. 1865 wurde die preußische Flottenstation der Ostsee von Danzig nach Kiel verlegt, weshalb man begann, die Kieler Förde zu befestigen. Nach der preußischen Übernahme wurden in der Festung die in dänischer Zeit errichteten Gebäude abgebrochen oder wesentlich verändert. 1869 und 1876 entstanden die Kasematten in gelbem Backstein, die als einzige Bauwerke bis heute erhalten sind.

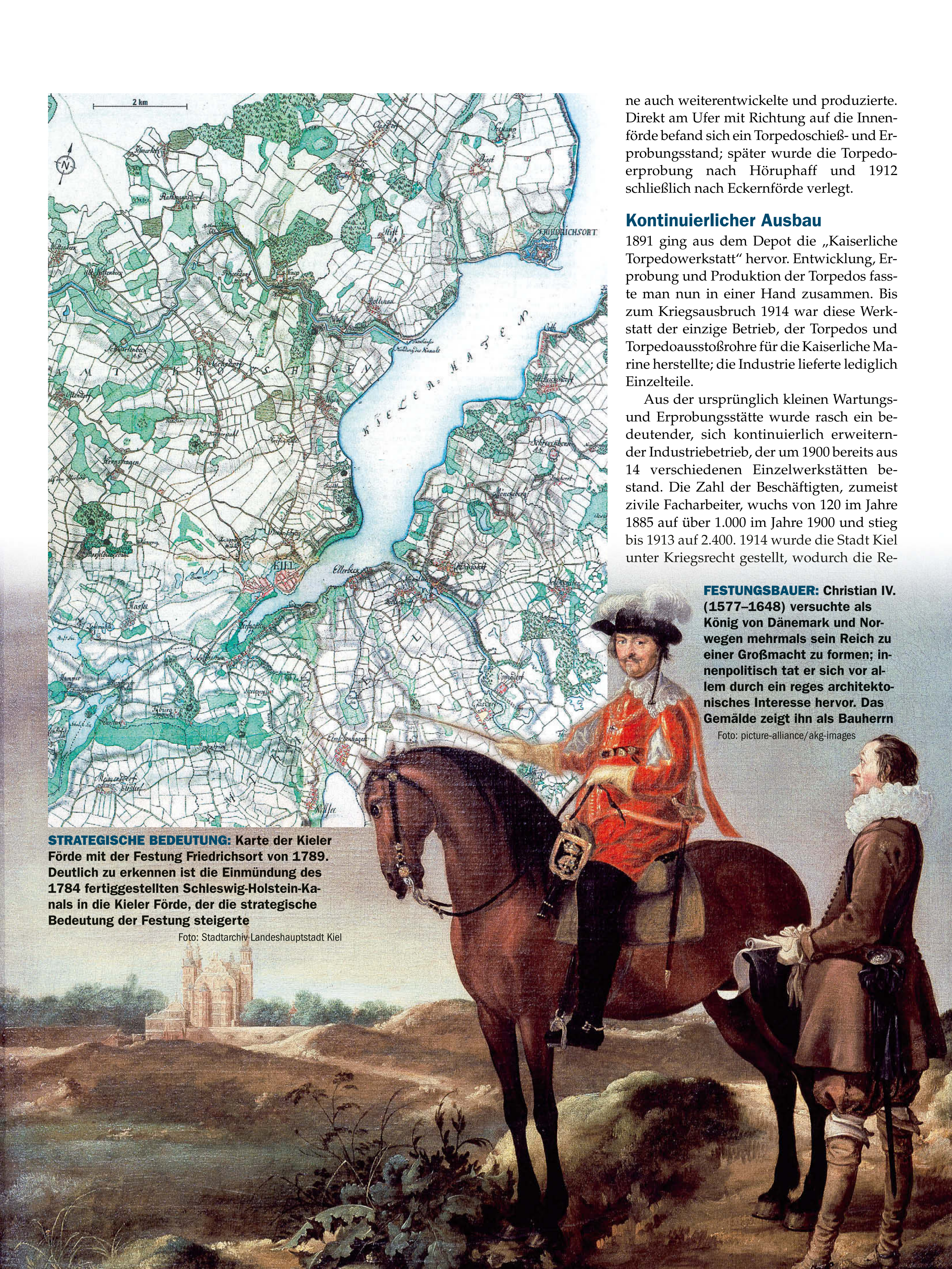
Reichskriegshafen

Nach der Gründung des Deutschen Reichs im Jahre 1871 entwickelte sich der nunmehrige Reichskriegshafen Kiel zum bedeutendsten Marinestandort des jungen Kaiserreichs in der Ostsee. Durch den Bau des „Kaiser-Wilhelm-Kanals“ – des heutigen „Nord-Ostsee-Kanals“ – von 1887 bis 1895 ließ sich der strategische Stellenwert Kiels als Marinestandort weiter steigern. Zum Schutz des Kanals und der für die Versorgung und Instandhaltung der Flotte notwendigen Einrichtungen trieb man die Befestigung des Kieler Hafens immer weiter voran.

Zu Beginn des Ersten Weltkriegs glich die Kieler Förde mit zahlreichen Forts, Geschützbatterien und Infanteriestellungen auf beiden Ufern einem gewaltigen Befestigungssystem, dessen Zentrum die alte Festung Friedrichsort bildete.

Zugleich erhielt Friedrichsort wachsende Bedeutung als Rüstungsstandort. 1877 war im Umfeld der Festung das Torpedodepot der Kaiserlichen Marine entstanden. Anfang der 1870er-Jahre hatten die deutschen Seestreitkräfte als neue Seekriegswaffe Torpedos eingeführt, das heißt, eine Sprengladung tragende Unterwassergeschosse mit eigenem Antrieb und selbsttätiger Steuerung.

Das Depot diente zunächst nur zur Aufbewahrung und Erprobung der Torpedos, die man dort später für die Kaiserliche Mari-



ne auch weiterentwickelte und produzierte. Direkt am Ufer mit Richtung auf die Innenförde befand sich ein Torpedoschieß- und Erprobungsstand; später wurde die Torpedoerprobung nach Höruphaff und 1912 schließlich nach Eckernförde verlegt.

Kontinuierlicher Ausbau

1891 ging aus dem Depot die „Kaiserliche Torpedowerkstatt" hervor. Entwicklung, Erprobung und Produktion der Torpedos fasste man nun in einer Hand zusammen. Bis zum Kriegsausbruch 1914 war diese Werkstatt der einzige Betrieb, der Torpedos und Torpedoausstoßrohre für die Kaiserliche Marine herstellte; die Industrie lieferte lediglich Einzelteile.

Aus der ursprünglich kleinen Wartungs- und Erprobungsstätte wurde rasch ein bedeutender, sich kontinuierlich erweiternder Industriebetrieb, der um 1900 bereits aus 14 verschiedenen Einzelwerkstätten bestand. Die Zahl der Beschäftigten, zumeist zivile Facharbeiter, wuchs von 120 im Jahre 1885 auf über 1.000 im Jahre 1900 und stieg bis 1913 auf 2.400. 1914 wurde die Stadt Kiel unter Kriegsrecht gestellt, wodurch die Re-

FESTUNGSBAUER: Christian IV. (1577–1648) versuchte als König von Dänemark und Norwegen mehrmals sein Reich zu einer Großmacht zu formen; innenpolitisch tat er sich vor allem durch ein reges architektonisches Interesse hervor. Das Gemälde zeigt ihn als Bauherrn

Foto: picture-alliance/akg-images

STRATEGISCHE BEDEUTUNG: Karte der Kieler Förde mit der Festung Friedrichsort von 1789. Deutlich zu erkennen ist die Einmündung des 1784 fertiggestellten Schleswig-Holstein-Kanals in die Kieler Förde, der die strategische Bedeutung der Festung steigerte

Foto: Stadtarchiv Landeshauptstadt Kiel

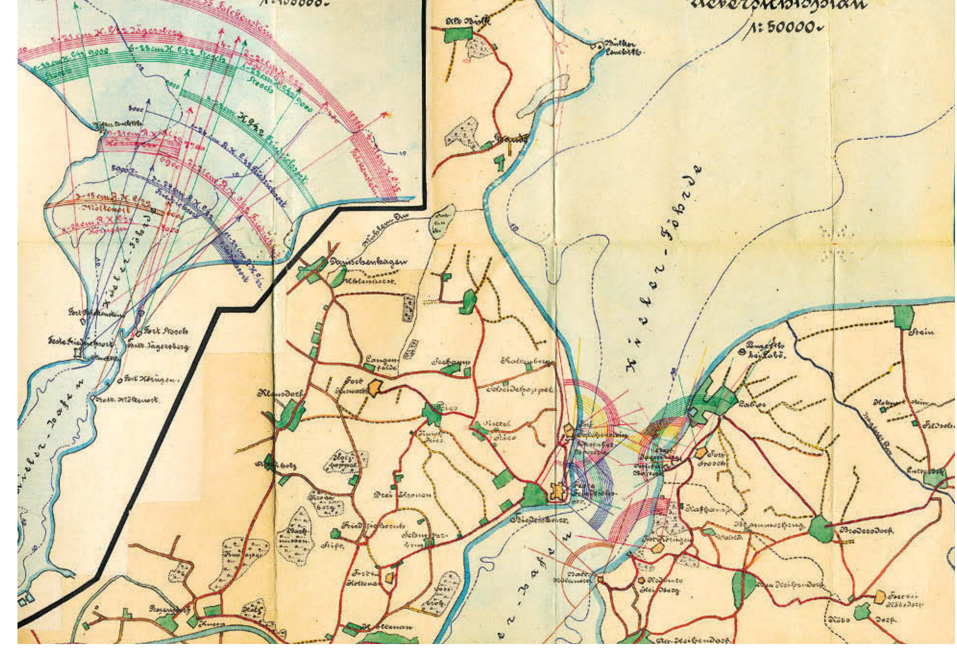
gierungsgewalt auf den Chef der Marinestation Ostsee als Militärbefehlshaber überging. Ebenso wurden die Befestigungen kriegsbereit gemacht und weiter verstärkt. Allerdings mussten die Fortifikationen an der Kieler Förde ihren militärischen Wert nie beweisen. Während des gesamten Krieges konnte die Kaiserliche Marine die Seeherrschaft in der Ostsee behaupten, sodass es zu keinen feindlichen Vorstößen gegen den Kieler Hafen kam.

Unter Kriegsrecht

Für die Torpedowerkstatt hatte der Kriegsausbruch angesichts des wachsenden Bedarfs nach Torpedos eine Ausweitung des Betriebsgeländes zur Folge. Auch das Personal wurde laufend vergrößert. So wuchs die Zahl der Arbeiter und erreichte mit 7.200 im Jahre 1918 ihren Höchststand. Vor allem durch die Erfordernisse des U-Boot-Kriegs stieg die Zahl der in Friedrichsort produzierten Torpedos kontinuierlich an.

Hatten bei Kriegsausbruch 1914 monatlich rund 30 Torpedos die Torpedowerkstatt verlassen, so wuchs ihre Zahl bis 1918 um mehr als das Zehnfache. In den letzten Monaten vor Kriegsende verließen allein in Friedrichsort jeden Monat rund 350 Torpedos die Werkshallen.

Auch die Garnison in und um Kiel wurde während des Ersten Weltkriegs erheblich verstärkt. Die Zahl der in Friedrichsort stationierten Soldaten stieg nach 1914 ebenfalls erheblich an. In der deutschen Bevölkerung



ÜBERSICHTLICH: Sehr gut sichtbar ist die eingezeichnete Reichweite der Geschütze zum Schutz der Einfahrt in die Kieler Förde Foto: Archiv Deutscher Marinebund Laboe

wich die Begeisterung der ersten Kriegstage angesichts der brutalen Realität des Krieges schon bald der Ernüchterung, die sich nicht zuletzt in Protesten, unter anderem gegen die schlechte Lebensmittelversorgung, äußerte, an denen sich auch die Arbeiter der Torpedowerkstatt beteiligten. Als Kaiser Wilhelm II. kurz vor Kriegsende 1918 Friedrichsort besuchte, schallten ihm Schmährufe entgegen.

Revolutionärer Funke

Doch nicht ziviler Protest, sondern die Verhältnisse auf den Kriegsschiffen der kaiserlichen Marine lieferten schließlich den Zündfunken für die revolutionären Ereignisse vom November 1918. Die Aussicht, in den letzten Tagen eines bereits verlorenen Krieges noch in ein sinnloses letztes Seegefecht geführt zu werden, löste unter den Matrosen der Hochseeflotte eine Meuterei aus, die schließlich zur Revolution und zum Sturz der Monarchie in Deutschland führte. Auch militärisch war Deutschland am Ende. Am 11. November 1918 wurde der Waffenstillstand unterzeichnet.

Nach dem Ersten Weltkrieg endete die Zeit Friedrichsorts als aktive Verteidigungsanlage. Aufgrund der Bestimmungen des Versailler Friedensvertrags von 1919 schleif-

WEITREICHENDER SCHUTZ: Fischer aus Ellerbek legten im Deutsch-Französischen Krieg 1870/71 zum Schutz der Kieler Förde eine Seeminensperre an; im Vordergrund eine provisorische Geschützbatterie Foto: Stadtarchiv Landeshauptstadt Kiel

te man die Festungsanlagen und ebnete teilweise die Wälle ein. Schließlich erließ das Reichsmarineamt eine Anordnung, die Torpedowerkstatt in Friedrichsort zum 1. Juni 1919 aufzulösen.

Die reichseigenen Rüstungsbetriebe wurden nun als „Deutsche Werke AG" zu einem staatseigenen Konzern zusammengefasst und auf die Produktion nicht militärischer Güter umgestellt. Als „Deutsche Werke AG, Werk Friedrichsort" produzierte die ehemalige Torpedowerkstatt fortan Glühkopf- und Dieselmotoren sowie andere Maschinen. Doch damit nicht genug, denn bald traten der Bau und die Reparatur von Lokomotiven und Triebwagen hinzu.

BEGEISTERUNG WEICHT REALITÄT

Angesichts der harten Kriegsrealität verdunkelte sich in der Bevölkerung die Stimmung im Lauf der Jahre. Kaiser Wilhelm II. wurde bei seinem Besuch in Friedrichsort mit Pfiffen empfangen

Friedensproduktion

Dank der qualifizierten Arbeitskräfte und der gut ausgestatteten Werkstätten verlief der Übergang auf die Friedensproduktion relativ reibungslos, allerdings war der Absatz der neuen Produkte nur schleppend. Zugleich sank die Zahl der Beschäftigten auf nur noch etwa 2.000.

Die verheerende Inflation von 1923 brachte das Werk in Friedrichsort an den Rand des Ruins, weshalb man den Betrieb im Juli 1924 vorübergehend stilllegte. Am 28. Mai 1925 wurde der Deutsche-Werke-Konzern aufgelöst. Aus der ehemaligen Torpedowerkstatt und der ehemaligen Kaiserlichen Werft in Kiel entstanden nun die „Deutschen Werke AG Kiel"; alleiniger Aktionär war das Deutsche Reich. Vor allem mit den in Friedrichsort hergestellten Viertakt-Dieselmotoren konnte man sich bald international einen guten Ruf erwerben. Ab 1926 wurde auch der Bau von Torpedos für die Reichsmarine wieder aufgenommen.

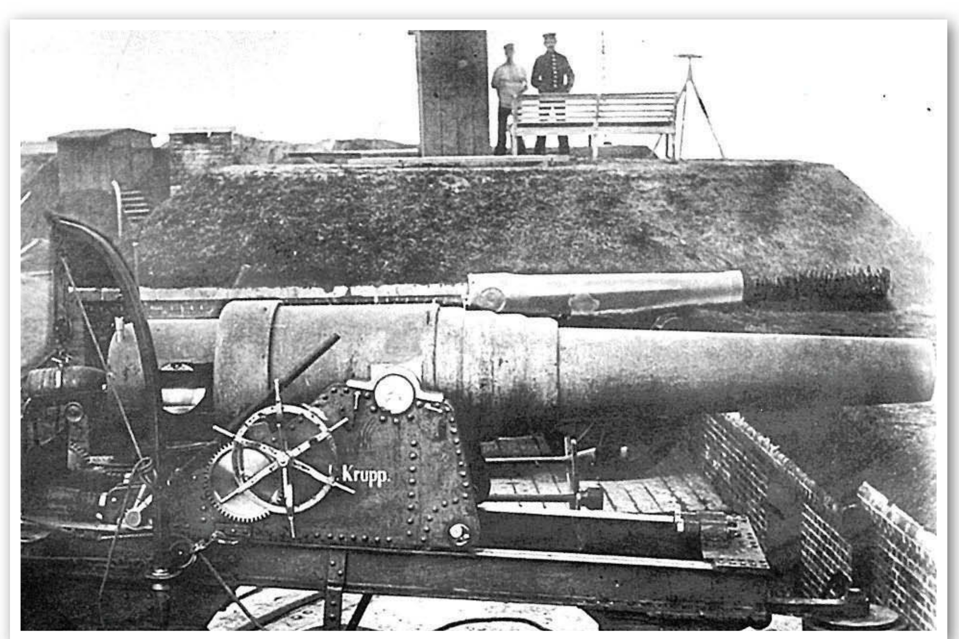
Seit 1935 stiegen bei den Deutschen Werken in Friedrichsort mit erhöhter Torpedoproduktion infolge der massiven Aufrüstung durch das NS-Regime erneut die Beschäftigtenzahlen. Zugleich nahm die Marine erneut von der Festung Friedrichsort Besitz. Im Zweiten Weltkrieg entwickelte sich das Werk Friedrichsort der Deutschen Werke Kiel abermals zu einem wichtigen Rüstungsunternehmen; unter anderem fertigten Betriebe hier Torpedos des Typs G7a. Die Festung Friedrichsort selber diente nach Kriegsbeginn 1939 als Flak-Stellung ebenso wie als Unterkunft für deutsche Arbeitskompanien und sogenannte Fremdarbeiter. 1943 waren in den Deutschen Werken Kiel, Werk Friedrichsort, 4.233 Personen beschäftigt, davon 1.020 Zwangsarbeiter, die unter sklavereiähnlichen Umständen arbeiten mussten. Mit der Kapitulation übernahmen die Alliierten die Regierungsgewalt in Deutschland, Schleswig-Holstein gehörte zur britischen Besatzungszone.

Ein Teil der Deutschen Werke in Friedrichsort entging der Demontage der Kieler Werften und Rüstungsbetriebe. Weil angesichts der immensen Kriegsschäden an der lebensnotwendigen Eisenbahninfrastruktur



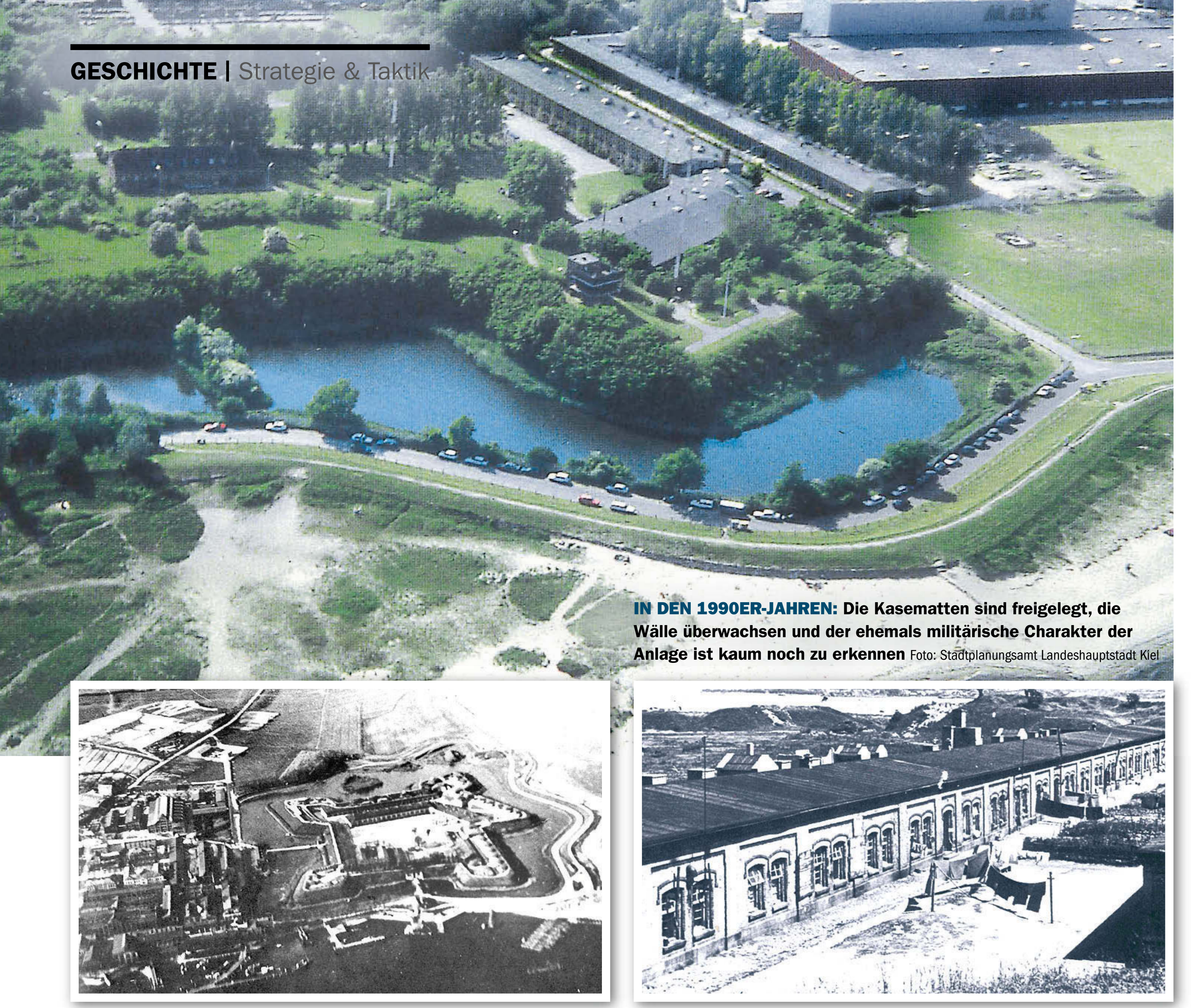
IM FRIEDEN: Torhaus und Baracken der Festung auf einer Fotografie vor 1870

Foto: Stadtarchiv Landeshauptstadt Kiel



PREUSSISCHER KRIEGSHAFEN FRIEDRICHSORT: Nach 1865 hatten die Preußen den östlichen Wall mit seinen drei Bastionen umgestaltet, um großkalibrige Krupp-Kanonen aufzustellen

Foto: Stadtarchiv Landeshauptstadt Kiel



IN DEN 1990ER-JAHREN: Die Kasematten sind freigelegt, die Wälle überwachsen und der ehemals militärische Charakter der Anlage ist kaum noch zu erkennen Foto: Stadtplanungsamt Landeshauptstadt Kiel

LUFTAUFNAHME VON 1910: Im westlichen Trakt liegt die Torpedowerkstatt, in der Torpedos entwickelt, erprobt und gebaut wurden
Foto: Stadtarchiv Landeshauptstadt Kiel

FRIEDLICHE NUTZUNG: Die Festung Friedrichsort diente nach dem Zweiten Weltkrieg als Unterkunft für Flüchtlinge und Vertriebene
Foto: Stadtarchiv Landeshauptstadt Kiel

ein erheblicher Bedarf an Reparatureinrichtungen für Schienenfahrzeuge bestand, wurde die 1926 gegründete „Triebwagenbau AG“ aus den Deutschen Werken ausgegliedert und in „Holsteinische Maschinenbau AG“ (HOLMAG) umbenannt. Hauptaufgabe der neuen Firma war zunächst die Reparatur von kriegsbeschädigten Lokomotiven und Eisenbahnwagen, obgleich schon bald wieder erste Neubauten entstanden. Die Verwaltung des Festungsgeländes oblag zunächst der britischen Militärregierung, 1949 ging es an die Bundesrepublik Deutschland über. In dieser Zeit waren zahlreiche Flüchtlinge und Vertriebene in den alten Kasematten untergebracht.

Ab 1956 nutzte die Bundeswehr erneut Teile der Festung. Auf der Landspitze wurde eine Marine-Signalstation zur Überwachung der in die Förde ein- und auslaufenden Schiffe sowie für den optischen Signal- und Funkverkehr errichtet. Ebenso entstand eine Salutbatterie zur Begrüßung ausländischer Kriegsschiffe.

Rückzug

Später richtete die Bundeswehr in der Festung wehrtechnische Anlagen für die Marine ein, unter anderem eine magnetische Mess- und Behandlungsstelle. Im Zuge der Umstrukturierung der deutschen Streitkräfte zog sich die Bundeswehr in den 1990er-Jahren immer mehr aus der Festung Friedrichsort zurück und gab diese 2004 schließlich endgültig auf. Damit endete nach mehr als 370 Jahren die militärische Geschichte dieses Ortes. ⚓

FRAGLICHE ZUKUNFT Unter Denkmalschutz

2006 wurde das Festungsareal an die „Festung Friedrichsort GmbH & Co. KG“ – ein Konsortium aus Privatpersonen sowie der KiWi (Kieler Wirtschaftsförderungs- und Strukturentwicklungs-GmbH) verkauft. Was zukünftig mit den seit 1966 unter Denkmalschutz stehenden Anlagen geschehen wird, ist unklar. Allerdings bemüht sich seit 2005 der Verein „Freunde der Festung Friedrichsort“, diesen historisch bedeutsamen Ort der Vergessenheit zu entreißen und mit Führungen und Veranstaltungen erneut zu beleben.

Die Geschenkidee für Marinebegeisterte!

Verschenken Sie 6 Ausgaben *Schiff Classic* – zu Weihnachten, zum Geburtstag oder einfach nur so!

Mit Geschenkurkunde zum Überreichen und Prämie für Sie.



GRATIS für Sie!



Geldscheinklammer
Ein edler Halter für Ihre Geldscheine – die stilvolle Klammer aus anlaufgeschütztem, lackiertem Messing mit dekorativer Kompassrose. Maße: 50 x 25 mm.

GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München

Das *Schiff Classic* - Geschenkabo

☒ **Ja, ich möchte 6 Ausgaben *Schiff Classic* für nur € 48,–* verschenken!**

Ich erhalte als Dankeschön die Geldscheinklammer (62189284) und für den Beschenkten die *Schiff Classic*-Geschenkurkunde. Die Zusendung des Geschenks erfolgt nach Abbuchung/Zahlungseingang. Die Lieferung ist unbefristet und nach dem ersten Jahr jederzeit kündbar.**

Meine Adresse/Rechnungsadresse:

Vorname/Nachname

Straße/Hausnummer

PLZ/Ort

Telefon E-Mail

Datum/Unterschrift ✗

Adresse des Heftempfängers:

Vorname/Nachname

Straße/Hausnummer

PLZ/Ort

Sie möchten noch mehr sparen? Dann zahlen Sie per Bankabbuchung* (nur im Inland möglich) und Sie sparen zusätzlich 2 % des Abopreises!**

❒ Bitte informieren Sie mich künftig gern per E-Mail, Telefon oder Post über interessante Neuigkeiten und Angebote (bitte ankreuzen).

Gewünschte Zahlweise bei Bankeinzug*:** ☐ pro Jahr ☐ pro Quartal

IBAN: DE _ _ | _ _ _ _ | _ _ _ _ | _ _ _ _ | _ _ _ _ | _ _

Bankleitzahl Kontonummer

Bankname

Ich ermächtige die GeraNova Bruckmann Verlagshaus GmbH, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von GeraNova Bruckmann Verlagshaus GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

Einzelheiten zu Ihrem Widerrufsrecht, AGB und Datenschutz finden Sie unter www.schiff-classic.de/agb oder unter Telefon 08105/ 388 329.

Bitte ausfüllen, ausschneiden oder kopieren und gleich senden an: *Schiff Classic* Leserservice, Postfach 1280, 82197 Gilching oder per Fax an 0180-532 16 20 (14 ct/min.)

WA-Nr. 620SC61363 – 62189284

* Preise inkl. MwSt., im Ausland zzgl. Versandkosten.
** Solange Vorrat reicht, sonst gleichwertige Prämie
*** Gläubiger-ID DE63ZZZ00000314764

www.schiff-classic.de/abo

Sechstes und letztes U-Boot der Klasse 212 A

U 36 in Dienst gestellt

Die halbe deutsche U-Boot-Flotte (U 33, U 34, U 36, v.l.n.r.) an der Pier in Eckernförde. Die andere Hälfte ist im Einsatz (U 32) und in der Werft (U 31, U 35)

Das Bootswappen von U 36

Fotos: Hans Karr

Am 10. Oktober 2016 war es so weit: Mit einem Festakt im Marinestützpunkt Eckernförde stellte die Marine das U-Boot U 36 in Dienst. Die feierliche Zeremonie fand unter der Leitung des stellvertretenden Inspekteurs der Marine und Befehlshaber der Flotte und Unterstützungskräfte Vizeadmiral Rainer Brinkmann statt. Die Deutsche Marine komplettiert mit der Übernahme dieses sechsten und letzten Bootes der Baureihe U 212 A ihre U-Boot-Flotte.

Zahlreiche in- und ausländische Ehrengäste als Repräsentanten aus Politik, Attachédienst, Verwaltung, Wirtschaft, Industrie und Marine sowie der Patenstadt Plauen waren bei der Indienststellungsfeier zugegen. Das Marinemusikkorps Kiel sorgte für die musikalische Begleitung der Zeremonie.

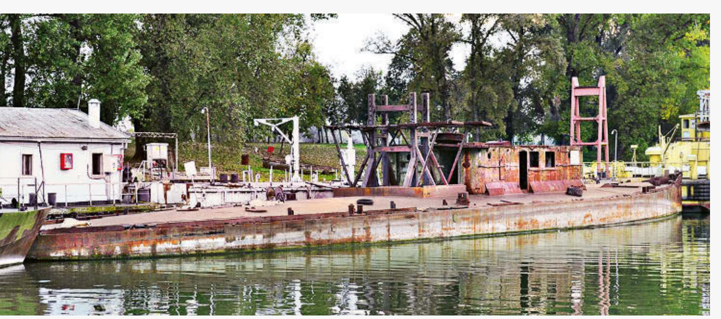
In seiner Ansprache ging Vizeadmiral Brinkmann auf die Bedeutung der U-Boote Klasse 212 A „als strategisches Instrument im Werkzeugkoffer von Politik und Marine" ein und betonte: „Nicht nur ihre Durchsetzungskraft im Gefecht, sondern vor allem ihre Fähigkeiten zur weiträumigen, unerkannten Aufklärung und ihre Fähigkeit, Spezialkräfte zu verbringen und zu unterstützen, machen sie zu einem unverzichtbaren Pfeiler einer modernen Seekriegführung." Das aus amagnetischem Stahl gefertigte U 36 gehört wie das Schwesterboot U 35 zum zweiten Baulos der Klasse 212 A. Bei 57,20 Meter Länge verdrängt es 1.700 Tonnen/1.980 Tonnen. An Geschwindigkeit werden zwölf Knoten/20 Knoten erreicht. Die Tauchtiefe beträgt mehr als 250 Meter. Die Besatzung besteht aus 28 Personen. U 35 und U 36 bauen auf dem bereits bewährten Gesamtentwurf der ersten vier Boote auf.

Mit verbesserten Technologien wie leistungsfähigeren Brennstoffzellen, Hochenergiebatterien, größeren Ortungsreichweiten, verbesserten Kommunikationssystemen, dem Einsatz von Spezialkräften sowie der Möglichkeit zum uneingeschränkten weltweiten Einsatz bieten sie der Marine ein Mehr an Fähigkeiten.

Insbesondere erlauben die an Bord eingebauten modernen Kommunikationsmittel und Führungssysteme die Teilnahme an vernetzter Operationsführung und schließen die im ersten Los noch vorhandenen Lücken in der Führungsfähigkeit. *Hans Karr*

Prestigeträchtiges Restaurationsobjekt

Aus alt mach neu



Der ehemalige k. u. k. Monitor *SMS Bodrog* wartet auf die geplanten umfangreichen Reparaturen

Foto: Hartmut Ehlers

In der Liegenschaft des 2. Geschwaders der serbischen Flussflottille in Belgrad hat die Hulk des ehemaligen k. u. k. Monitors *SMS Bodrog* festgemacht. Die Hulk, die derzeit als Ponton die serbische Registernummer NS-P-265A trägt, wurde 2005 von der serbischen Regierung wegen ihrer Rolle im Ersten Weltkrieg zum nationalen Kulturerbe erklärt. 1904 als Bodrog für die k. u. k. Marine gebaut, beschoss sie gemeinsam mit zwei anderen Monitoren am 28. und 29. Juli 1914 die Festung Belgrad und gab damit die ersten Schüsse des Ersten Weltkriegs ab.

Nach den Weltkriegen diente das Schiff zuletzt bis 1962 als Sava in der Donauflottille Jugoslawiens, wurde dann zum Saugbagger umgebaut, später Festmacheponton auf Ada Huja, dann 2005 zum Kulturerbe erklärt, lag aber noch bis Ende 2015 halb gesunken dort am Ufer.

Bodrog wurde im Dezember wieder schwimmfähig gemacht und im Februar 2016 an den jetzigen Liegeplatz beim 2. Geschwader der Flussflottille verholt. Es ist nun eine offizielle Einheit der serbischen Flussflottille und soll in den Originalzustand von 1914 zurückversetzt werden, was für Serbien sicher ein prestigeträchtiges Restaurationsprojekt und als solches eine recht große Herausforderung sein wird.

Hartmut Ehlers

SMS Schamien

Klein, aber oho

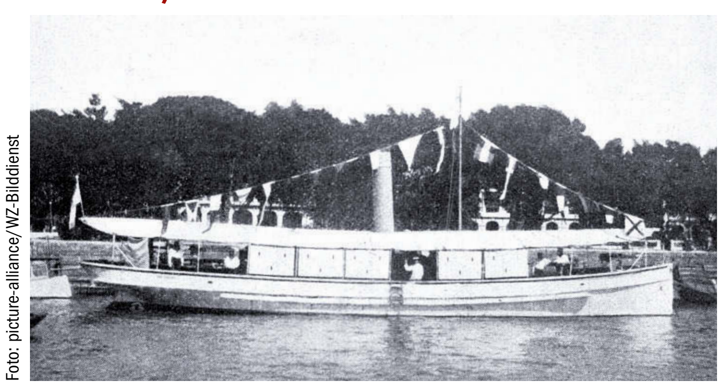


Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

Flusskanonenboot *Schamien*, ex *Tong Cheong*, über die Toppen geflaggt am Liegeplatz des Perlflusses in China

Bei dem von der deutschen Kaiserlichen Marine in China eingesetzten Kanonenboot *SMS Schamien* handelte es sich eigentlich nur um eine mit einer 3,7-Zentimeter-Maschinenkanone und zwei Maschinengewehren bewaffnete Barkasse von 24 Meter Länge, 3,6 Meter Breite und 1,4 Meter Tiefgang, die im Jahr 1899 in Hongkong als *Tong Cheong* ursprünglich für die Kowloon-Dock-Company gebaut worden war.

Das 36 Tonnen große Boot, das von zwölf Mann regulärer Besatzung und sechs chinesischen Hilfskräften gefahren wurde, war von seiner Indienststellung am 10. Oktober 1900 bis zur Außerdienststellung am 2. Februar 1904 in Hongkong das kleinste Kriegsschiff der Kaiserlichen Marine.

Die zum Ostasiengeschwader gehörende *SMS Schamien*, die in ihrer gut dreijährigen Dienstzeit an keinen nennenswerten Kampfhandlungen teilgenommen hatte, wurde am 3. Februar 1904 durch das Kanonenboot *Tsingtau* ersetzt und danach für insgesamt 8.000 Dollar verkauft. *Detlef Ollesch*

Das größte Segelschiff der Welt

Yacht der Superlative

Seit Anfang Oktober 2016 kann man sie in Fahrt bewundern, die futuristisch anmutende Segelyacht *A*, die für sich in Anspruch nehmen kann, das größte Segelschiff der Welt zu sein. Mit ihren zirka 143 Meter Länge, knapp 25 Meter Breite und acht Meter Tiefe lässt sie das nächstkleinere Schiff, die *Royal Clipper* (133,74/16,28/5,6 Meter) deutlich hinter sich. Ihre Masten sind mit rund 90 Metern etwa doppelt so hoch wie die der *Gorch Fock*.

Im Gegensatz zu den genannten Großseglern ist die seit 2012 bei German Navel Yards in Kiel gebaute Yacht nicht traditionell als Vollschiff oder Bark getakelt, sondern fährt an ihren drei Kohlefaser-Masten nur je ein Rollsegel, das vollautomatisch gehisst werden kann. Als Auftraggeber wird in den Medien der russische Milliardär Andrej Melnitschenko genannt. Die Spekulationen über den Kaufpreis schwanken zwischen 200 und 400 Millionen Euro. Offizielle Angaben gibt es nicht.

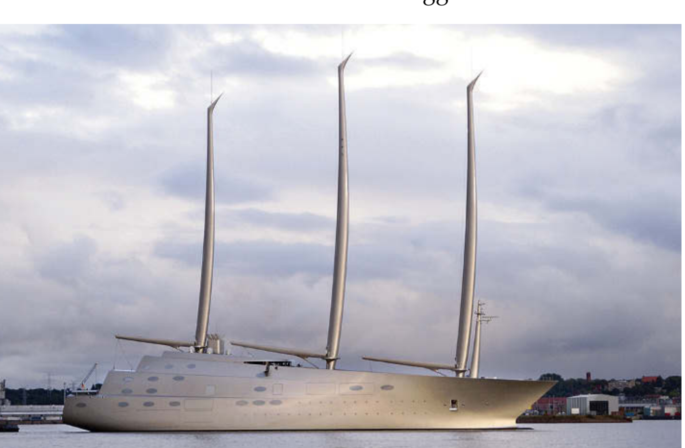


Foto: Detlef Ollesch

200 oder 400 Millionen Euro? Die Segelyacht *A* im Oktober 2016 auf der Kieler Förde

So liegen auch viele technische Details für die Öffentlichkeit im Dunkeln. Immerhin ist bekannt, dass der Rumpf aus einem mit Kunststoff überzogenen Stahl besteht und der Boden teilweise gläsern sein soll.

Wann die Mega-Yacht nach der Erprobung die Ostsee verlassen wird, ist nicht bekannt, wohl aber, welchen Weg sie dabei nehmen muss: Da das Schiff weder unter der Brücke über den Großen Belt noch unter der über den Öresund durchpasst, kann es die Weiten der Ozeane nur durch den Drogden-Sund zwischen den Inseln Amager und Saltholm beziehungsweise Peberholm erreichen. Hier verläuft die feste Verbindung zwischen Dänemark und Schweden durch einen Tunnel.

Detlef Ollesch

MELDUNGEN

■ *Titanic*-Brief

Charles Lightoller, zweiter Offizier des legendären Luxusliners und höchster Offizier, der den Untergang im April 1912 überlebte, hat in einem Brief seine Unterhaltung mit einigen Crew-Mitgliedern festgehalten, die der Havarie zum Opfer gefallen waren. Darin beschreibt Lightoller, dass die Männer im Angesicht dessen, was sie erwarten würde, vollkommen gefasst gewesen seien. Das Dokument ist also ein wichtiges Indiz dafür, dass die *Titanic*-Mannschaft durch ihr besonnenes Verhalten eine Panik der Passagiere offenbar erfolgreich hatte verhindern können. Der Brief wurde für eine Summe von 15.000 Pfund zur Versteigerung freigegeben.

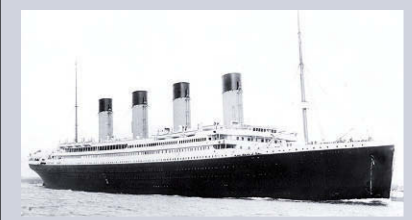


Foto: picture-alliance/empics

Neue Nachrichten von dem Luxusliner *RMS Titanic*

■ Mehr Korvetten

Der Deutschen Marine sollen fünf neue Korvetten der Klasse 130 zugehen, was den Bestand auf zehn Schiffe verdoppeln würde. Auf diesen überraschenden Rüstungsdeal haben sich Union und SPD geeinigt. „Die Deutsche Marine ist mit ihren Einheiten und Besatzungen nach Jahren des Abbaus in den laufenden Einsätzen wie beispielsweise am Horn von Afrika oder im Libanon gebunden“, teilten die Bundestagsabgeordneten Eckhardt Rehberg (CDU) und Johannes Kahrs (SPD) in einer gemeinsamen Stellungnahme mit.



Foto: picture-alliance/dpa

***Braunschweig* ist eine von fünf Korvetten, fünf weitere sollen hinzukommen**

Schifffahrtsmuseum Apenrade

Bewegte Geschichte

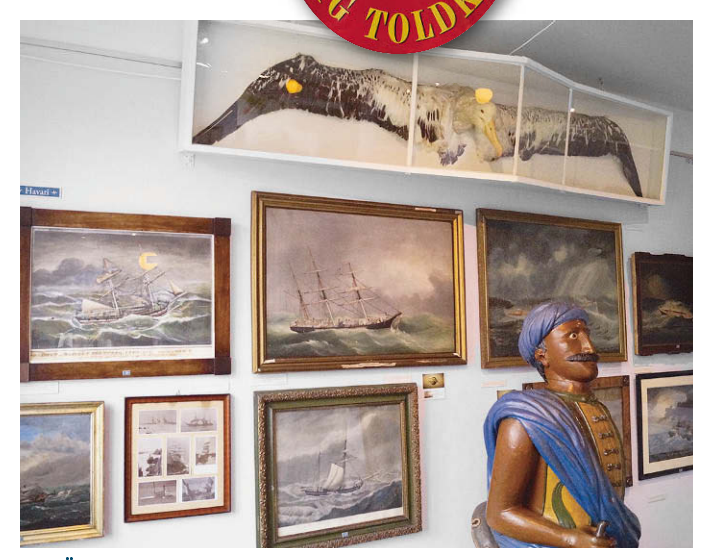
Zeugen deutscher und dänischer Vergangenheit

Von Detlef Ollesch

HOHEITLICH: Das Zollschild mit dem Monogramm der dänischen Königin Margrethe II.



CHRISTLICH: Dieses „Kirchenschiff“, gespendet von dem Apenrader Kapitän Hans Bendixen, hing in der Kirche seiner Heimatgemeinde Loit



GEFÄHRLICH: Gemälde von Schiffen in schwerer See und schweren Havarien

Die 30 Kilometer nördlich von Flensburg gelegene Stadt Apenrade verfügt über den einzigen Tiefwasserhafen an der schleswigschen Ostseeküste und den tiefsten Hafen an der westlichen Ostsee. Seefahrt wurde von den Bewohnern der Stadt schon seit dem 13. Jahrhundert betrieben, der Vorteil der Tiefe der Apenrader Förde begann sich allerdings erst im 19. Jahrhundert auszuwirken, als von hier aus immer größere Schiffe auf weltweite Fahrt gingen.

Die Geschichte des Hafens, der Apenrader Schiffe, Seeleute und ihrer Familien, Reeder und Werften bildet den Schwerpunkt der Ausstellung von „Kulturhistorie Aabenraa“, wie das Schifffahrtsmuseum Apenrade offiziell heißt.

Für jeden etwas dabei

Eine umfangreiche Sammlung von Modellen, Dokumenten und Grafiken, Fotos und zeitgenössischen Originalteilen wie beispielsweise Werkzeugen bringt dem Betrachter die maritime Vergangenheit und Gegenwart der Stadt und der Region näher. Auffällig sind die vielen Schiffsgemälde, meistens sogenannte Kapitänsbilder, die die Schiffsführer insbesondere zwischen 1830 und 1870 von ihren schwimmenden Untersätzen anfertigen ließen. Sie bilden eine der größten derartigen Sammlungen in Dänemark. Zu den zeitgenössischen Originalteilen gehören auch die zahlreichen ethnografischen Gegenstände, die die Nordschleswiger Seeleute im 19. Jahrhundert aus Afrika und Ostasien mitgebracht haben.

Deutsche Spuren

Was Außenstehende auf den ersten Blick für eine nur mäßig interessante Präsentation der Lokalgeschichte einer ausländischen Kleinstadt halten könnten, erweist sich bei genauem Hinsehen gerade für den deutschen Besucher als Teil seiner eigenen Historie, ist die Stadt Apenrade doch seit jeher zweisprachig und gehörte von 1864 bis 1920 zu Preußen beziehungsweise von 1871 bis 1920 zum Deutschen Reich. Heute ist sie das organisatorische Zentrum der deutschen Volksgruppe in Dänemark mit ihren eigenen Bildungseinrichtungen bis zum Gymnasium und der einzigen deutschsprachigen Tageszeitung Skandinaviens.

Das deutsche Element macht sich auch in der Ausstellung bemerkbar, beginnend mit den Familiennamen zahlreicher Seeleute über zweisprachige Dokumente, beispielsweise ein vom dänischen König ausgestelltes Kaperpatent für die Herzogtümer Schleswig und Holstein von 1813, bis zu den zahlreichen schwarz-weiß-roten Flaggen auf den Schiffsbildern.

Zu den Exponaten aus deutscher Zeit gehören unter anderem die aus Deutsch-Südwestafrika stammenden Eingeborenen-Waffen des Apenrader Schutztruppensoldaten Alfred Schmidt und Erinnerungsstücke von dem aus dem Nachbarort Enstedt gebürtigen Schiffszimmermann Jens Hansen Christopher Bugslag, der 1880 an der ersten deutschen Zentralafrika-Durchquerung unter der Leitung von Hermann von Wissmann teilnahm – und zwar als dessen rechte Hand. Die interessante Ausstellung ergänzt der Museumsshop mit einem großen Buchsortiment – auch in deutscher Sprache –, das in Deutschland kaum angeboten wird. ⚓

INFO

Anschrift
H. P. Hanssens Gade 33
6200 Aabenraa, Dänemark
Tel. +45 74622645

Internet
www.museum-sonderjylland.dk
aabenraa@museum-sonderjylland.dk

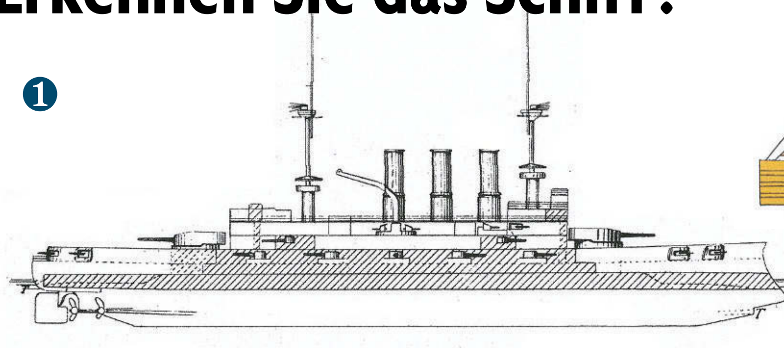
Öffnungszeiten
1. Sept.–31. Mai: Di–So 13–16 Uhr
1. Juni–31. Aug.: 10–16 Uhr

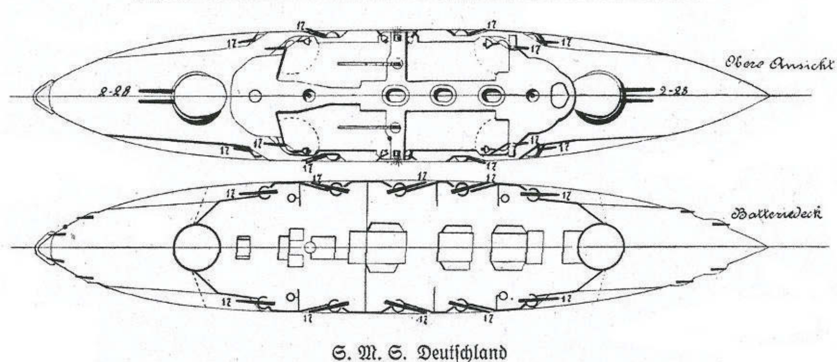
Alle Fotos: Detlef Ollesch

Bilderrätsel

Erkennen Sie das Schiff?

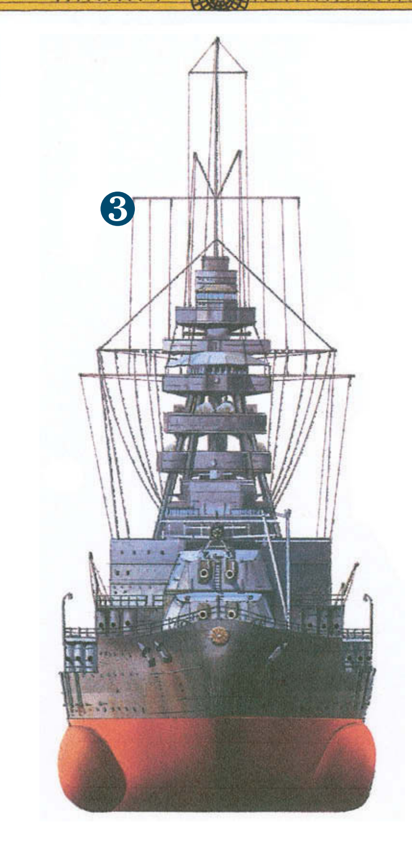
❶



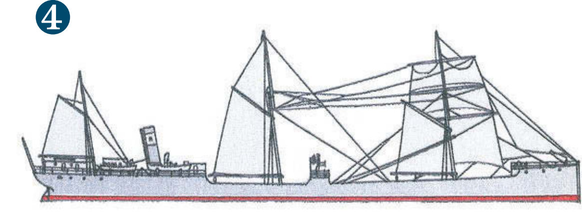


❷

❸



❹





Silbenrätsel

Bilden Sie aus den folgenden Silben zehn Begriffe als Antworten auf die unten stehenden Fragen und notieren Sie den Buchstaben, welcher der hinter der Definition angegebenen Zahl entspricht. Bei richtiger Lösung ergeben die jeweiligen Buchstaben – von oben nach unten gelesen – das gesuchte Lösungswort.

AN - DER - DER - FEL - FET - FLOT - FLOT - GA - GAF - GRUND - HAI - HELM - HOCH - HO - HO - KA - KA - KAI - K÷H - LEN - LEN - LERS - MAX - NAL - NEL - NER - NIO - PI - PIETSCH - RA - REICH - SCHO - SEE - SER - SON - STAN - TA - TE - TEN - TIO - TO - VER - WIL

1. Dieses maritime Jahrbuch erschien erstmals 1901 (1)
2. Diesem lombardischen Edelmann verdanken wir Details zum Tod des portugiesischen Seefahrers Ferdinand Magellan, siehe auch der Beitrag in dieser Ausgabe (6)
3. Er wurde wegen Meuterei mit Albin Köbis 1917 hingerichtet und in der DDR zum Märtyrer (5)
4. Schoner, der an allen Masten Stag- oder Gaffelsegel führt und keine Rahsegel hat (6)
5. Alte Bezeichnung für die Wasserstraße, welche die Nord- mit der Ostsee verbindet (7)
6. Unter seinem Kommando besiegte am 1. und 2. August 1798 die britische Kriegsflotte die französische Mittelmeerflotte bei Aboukir (4)
7. Dreieckige Flaggen zur Kennzeichnung von Funktionen, Befehlsstellen oder Amtspersonen (1)
8. Seit dem 16. Februar 1907 offizielle Bezeichnung für die deutsche Schlachtflotte (5)
9. Fachausdruck für das Bewegen von Wasserfahrzeugen auf kurze Entfernungen, zum Beispiel in Häfen (2)
10. Deckname für ein 1944/45 geplantes Bergungs-Kleinst-U-Boot der Kriegsmarine (2)

Quelle: Erik Krämer/Rätselstunde, www.raetselstunde.com

Lösungen:

Bilderrätsel

1. Linienschiff *Deutschland* (Kaiserliche Marine)
2. Passagierschiff *Great Eastern* (England, gebaut 1858)
3. Schlachtschiff *Nagato* (Japan, Bauzustand 1920er-Jahre)
4. Tankdampfer *Glückauf* (Deutsches Reich, 1886 gebaut)

Silbenrätsel

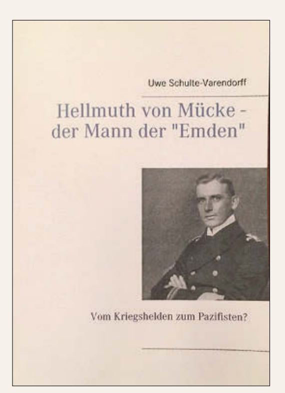
1. Köhlers Flottenkalender, 2. Antonio Pigafetta, 3. Max Reichpietsch, 4. Gaffelschoner, 5. Kaiser-Wilhelm-Kanal, 6. Horatio Nelson, 7. Stander, 8. Hochseeflotte, 9. Verholen, 10. Grundhai

Lösungswort: Kielwasser

Fotos: Sammlung GSW

Uwe Schulte-Varendorff

Jenseits der Verklärung



Uwe Schulte-Varendorff: *Hellmuth von Mücke – der Mann der Emden. Vom Kriegshelden zum Pazifisten?* 384 Seiten, Books on Demand, Norderstedt 2016, 12,99 Euro

Die erste umfassende Biografie des kaiserlichen Marineoffiziers, Politikers und Schriftstellers Hellmuth von Mücke erhebt den Anspruch, die „wirkliche Rolle" sowie die „wahren Überzeugungen und Tätigkeiten" Mückes jenseits der „bisherigen Verklärung" zu ergründen. Dieser Anspruch ist das Dilemma des Autors, der zwar vom Mythos um den Kleinen Kreuzer *Emden* und Mücke profitieren will, zugleich aber nach Kräften um deren Demontage bemüht ist.

Nicht anders ist schon der irreführende Titel zu erklären, der auf Berengar Pfahls Kino- und TV-Spielfilm „Die Männer der *Emden*" von 2014 Bezug nimmt, um sich ganz offensichtlich dessen Bekanntheit zu bedienen. Denn: Hellmuth von Mücke war nicht „der Mann der *Emden*". Das war vielmehr Karl von Müller, der Kommandant. Von Mücke war der Mann der Wüste, der Anführer des Landungszuges. Doch der Autor tut sich schwer mit seinem „Kriegshelden" (er schreibt ihn zumeist in Anführungszeichen).

Obgleich er ihm im Vorwort eine „fast unglaubliche Lebensgeschichte" und angesichts seiner späteren Haltung gegenüber den Nationalsozialisten „durchaus beeindruckenden Mut" bescheinigt, wird Hellmuth von Mücke durchgehend als „anmaßend", „arrogant", „despektierlich", „grotesk", „größenwahnsinnig", „rücksichtslos", „selbstberauscht", „selbstheroisierend", „selbstüberschätzend", „selbstverherrlichend", „pathologisch hassend" charakterisiert.

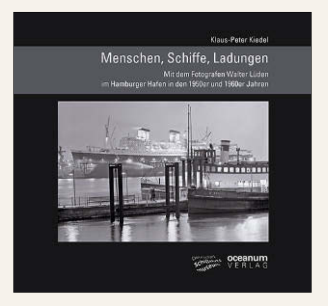
Unablässig interpretiert der Autor niederste Motive in Mückes Handeln hinein, vornehmlich persönliche Taten, um die Person zu verklären. Das ist auf Dauer nicht nur ermüdend, es ist auch in keiner Weise wissenschaftlich. Dabei greift Schulte-Varendorff durchaus wenig bekannte Aspekte im Wirken Mückes auf, etwa seine drastischen Meldungen und scharfen Proteste an vorgesetzte Stellen über den türkischen Genozid an den Armeniern 1916 oder seine technischen Überlegungen zu einem „Tidekraftwerk Nordsee" mit dem Ziel alternativer Stromgewinnung in den 1930er-Jahren.

Lesenswert ist hingegen das umfassende Quellen- und Literaturverzeichnis, das immerhin 50 Seiten umfasst. Obgleich der Autor sich aller Dokumente aus dem umfangreichen Archiv der Familie von Mücke wegen persönlicher Differenzen kategorisch verweigerte, wie er sogar selbst schreibt, ist das Buch nicht uninteressant, zeigt es doch dem unvoreingenommenen Leser die vielfältigen Spuren auf, die Mückes Ideenreichtum und Tatkraft in der deutschen Geschichte des vergangenen Jahrhunderts hinterlassen haben.

Stephan-Thomas Klose

Klaus-Peter Kiedel

Alltag im Hafen



Klaus-Peter Kiedel: *Menschen, Schiffe, Ladungen. Mit dem Fotografen Walter Lüden im Hamburger Hafen in den 1950er und 1960er Jahren.* 96 Seiten, Oceanum Verlag, Bremerhaven/ Wiefelstede 2015, 19,90 Euro

Ein exzellenter Fotograf, exquisite Aufnahmen, expertisestarke Auswahl! Mit diesem Band der Reihe *Schifffahrt und Fotografie* veröffentlicht Klaus-Peter Kiedel eine Auswahl des Fotografen Walter Lüden (1914–1996), dem „Hamburger Hafenfotograf Nummer eins". Lüden dokumentierte insbesondere die alltäglichen und nicht alltäglichen Arbeitsabläufe der bis zu 16.000 Menschen, die in den 1950er- und 1960er-Jahren im Hafen als Kranführer, Schauerleute, Ewerführer oder Barkassenschipper arbeiteten.

Kiedel hat aus den zur Verfügung stehenden 30.000 Bildern zirka 90 mit besonderem dokumentarischen Wert für typische Szenen des Hamburger Hafengeschehens ausgewählt: Schwarz-Weiß-Fotos von hervorragender technischer Qualität. *Eberhard Hemmen*

Wolfgang Müller

Ostsee 1941



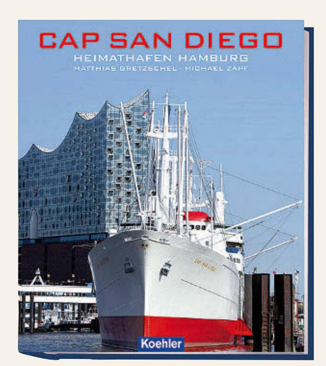
Wolfgang Müller: *Kriegsschauplatz Ostsee 1919–1945.* Bd. 4 (1941), 368 Seiten, Verlag M & M, Martenshagen 2016, 49,95 Euro

Der vierte Band dieser auf acht Bände konzipierten Dokumentation thematisiert die wichtigsten militärischen Ereignisse auf dem Kriegsschauplatz Ostsee im Jahre 1941. Unter Berücksichtigung der operativen Gegebenheiten bezieht der Autor dabei die angrenzenden Seegebiete von Kattegat und Skagerrak mit ein.

Kapitel 1: Die Seekriegführung im Befehlsbereich des Kommandierenden Admirals der Marinestation unter dem Aspekt der Kriegsvorbereitungen gegen die Sowjetunion (Januar bis Juni 1941). Kapitel 2: Das Unternehmen „Barbarossa". Band 4 ist besonders lesenswert, da der Kriegsschauplatz Ostsee mit Beginn des Überfalls auf die Sowjetunion einen deutlich höheren Stellenwert einnimmt als zuvor. Der Band ist durchgehend illustriert. *Hendrik Born*

Matthias Gretzschel und Michael Zapf

Der letzte „weiße Schwan“



Matthias Gretzschel/Michael Zapf: *Cap San Diego – Heimathafen Hamburg*. 180 Seiten, Koehlers Verlagsgesellschaft, Hamburg 2016, 29,95 Euro

Die *Cap San Diego* prägt an ihrem prominenten Liegeplatz direkt an der Überseebrücke die Hamburger Hafensilhouette. Vor 30 Jahren kaufte die Stadt Hamburg sie als Museumsschiff und rettete sie dadurch vor der Abwrackwerft.

Aus diesem Anlass haben Matthias Gretzschel und Michael Zapf dem Frachtschiff einen großformatigen Text-Bild-Band gewidmet. Die sechs „Cap-San“-Stückgutfrachter der Reederei Hamburg Süd waren mit ihren kühn geschwungenen Linien ausgesprochen elegante Schiffe („weiße Schwäne“), die der bekannte Architekt und Schiffsdesigner Caesar Pinnau entworfen hat.

Matthias Gretzschel ist der Geschichte des Schiffes und der Umwandlung zum Museumsschiff nachgegangen; die aussagekräftigen Fotos von Michael Zapf illustrieren die abwechslungsreichen Texte stimmungsvoll und detailliert. Es wird von der Entwicklung dieser Schiffsklasse in der Nachkriegszeit, den Fahrten nach Südamerika, der Problematik der aufkommenden Containerschifffahrt und über den spannenden Weg vom Frachter zum Museumsschiff berichtet.

Außerdem wird ein Blick hinter die Kulissen im Alltagsleben der *Cap San Diego* und ihrer vielfältigen Nutzung gewährt, denn schließlich ist sie das größte fahrtüchtige Frachtmuseumsschiff der Welt. Eine faszinierende Episode der Schifffahrtsgeschichte, dargestellt in einem sehr informativen und ansprechend gestalteten Buch, das man gern zur Hand nimmt.

Britta Heitmann

Heinrich E. Harder und Jens U. Alles

Faustfeuerwaffen der Marine



Heinrich E. Harder/Jens U. Alles: *Faustfeuerwaffen der deutschen Marinen 1849–1918.* 216 Seiten, dwj Verlags-GmbH, Blaufelden 2012, 64,95 Euro

Ein wenig bekanntes und hier erstmalig umfassend abgehandeltes Kapitel deutscher Marinegeschichte betrifft die Verwendung von Pistolen und Revolvern in der preußischen Marine, der kurzlebigen Reichsflotte unter Admiral Bromme, der Marine des Norddeutschen Bundes und schließlich der Kaiserlichen Marine.

Dem jeweiligen Stand der Technik entsprechend, reichen die vielfach von der Marine exklusiv beschafften Waffen von einschüssigen Perkussionspistolen, also klassischen Vorderladern, über mehrschüssige Perkussionsrevolver, darunter das berühmte Modell Colt 1851 Navy, und Patronenrevolver bis hin zur1906 eingeführten Selbstladepistole 1904. Mit Letzterer verfügte die Kaiserliche Marine zwei Jahre früher als die Heeresverbände, die die berühmte Pistole 08 erst im Jahr 1908 einführten, über eine moderne Faustfeuerwaffe, die halbautomatisch Projektile im Kaliber neun Millimeter Parabellum mit rauchschwachem Pulver verschießen konnte.

Das Buch beschreibt nicht nur die einzelnen Waffen in ausführlichen Texten und detailreichen Fotos erhalten gebliebener Exemplare, sondern auch die Hintergründe ihrer Beschaffung – von den politischen Rahmenbedingungen über den Auswahl- und Erprobungsprozess bis zum jeweiligen Hersteller. Das umfangreiche Zubehör wird ebenso vorgestellt wie historische Dokumente, zu denen unter anderem Fotos ihrer Verwendung, technische Zeichnungen und Dienstvorschriften gehören.

Detlef Ollesch

Wilhelm Donko

Pola einst und jetzt



Wilhelm M. Donko: *Pola/Pula. Ein historischer Reiseführer durch den ehemaligen Hauptkriegshafen von Österreich-Ungarn in Istrien (Kroatien).* 428 Seiten. Verlag epubli, Berlin 2015, 25 Euro

Ein historischer Reiseführer von besonderer Qualität. Der Wiener Diplomat Wilhelm Donko hat sich intensiv mit der wechselhaften Geschichte des heutigen Pola/Pula (Kroatien) beschäftigt – von der Bedeutung in der Römerzeit bis zur herausragenden Stellung als Hauptkriegshafen von Österreich-Ungarn. Heute ist er ein einzigartiges Freilichtmuseum, denn trotz vieler Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg blieb überraschend viel von der historischen Bausubstanz erhalten.

Donko bereitet die Geschichte von Pola in der Art eines historischen Reiseführers auf. Im ersten Teil wird die Historie in drei Kapiteln dargestellt, wobei die Antike nur kurz gestreift wird. Der zweite, aus 33 ausgesuchten Rundgängen bestehende Hauptteil erläutert ausführlich Geschichte und Gegenwart der historischen Sehenswürdigkeiten, die alle in einem „Alt“-Stadtplan nummeriert zu lokalisieren sind.

Die Themenabschnitte sind mit Quellen und sehr vielen historischen Schwarz-Weiß-Fotos verknüpft, sodass die Verbindung von der Vergangenheit in die Gegenwart leicht nachvollzogen werden kann. Ein Literatur- und Quellenverzeichnis unterstreicht die gute wissenschaftliche Arbeit dieser äußerst ansprechenden Publikation.

Eberhard Hemmen



Originale Kopie

Es ist die „Alte Welt“ mit Atlantik, Mittelmeer, Schwarzem Meer, den Britischen Inseln und Nordwestafrika, die hier abgebildet ist. Dass es sich um eine exzellente Kopie des Malers Otto Progel aus dem Jahre 1843 nach der Karte von 1511 handelt, die Salvat de Pilestrina angefertigt hat, ist zum einen nicht zu erkennen, zum anderen auch belanglos. Das Original lagerte ehemals in der Wehrkreisbücherei VII in München und gilt seit 1945 als verschollen. Somit ist diese Version die einzige – und einzigartig. *GSW*

Foto: picture-alliance/akg-images





USS Iowa

Waffenstarrend: Das amerikanische Schlachtschiff setzte mit seinen neun 40,6-Zentimeter-Rohren Maßstäbe in der Artillerietechnik. Die 1943 in Dienst und 1990 außer Dienst gestellte *Iowa* versorgte die US Navy zusammen mit drei weiteren Schlachtschiffen ihrer Klasse ein halbes Jahrhundert lang mit enormer Schlagkraft. Entwicklung, Technik und Einsätze dieses Meeresgiganten sind einzigartig.



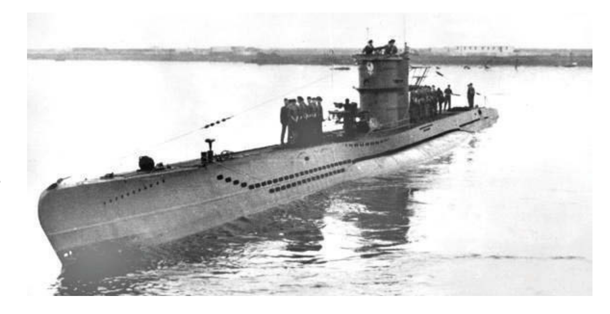
Admiral Reinhard Scheer

Legendär: Als Chef der deutschen Hochseeflotte ließ Admiral Reinhard Scheer keinen Zweifel daran, die Flotte im Rahmen ihrer Möglichkeiten unbedingt einzusetzen. Er führte die Schiffe in der Skagerrak-Schlacht und plädierte für den verschärften U-Boot-Krieg.



Mers-el-Kébir

Skrupellos: Beim Angriff der Royal Navy gegen das verbündete Frankreich wurde Mers-el-Kébir 1940 das Grab der französischen Schlachtflotte – warum?



U-Boot-Typ VII C

Faszinierend: In der nächsten Ausgabe stellen wir nicht nur den deutschen U-Boot-Typ VII C vor, sondern präsentieren Ihnen eine sensationelle Grafik zum Aufklappen!

Außerdem:

Aboukir 1797 Die Royal Navy besiegt die französische Mittelmeerflotte.
Eisbrecher in Hamburg Ihre Geschichte, ihre Einsätze.
Scapa Flow Ein zentraler Ort deutscher und britischer Marinehistorie.
Und viele weitere spannende Beiträge. Lassen Sie sich überraschen!

Die nächste Ausgabe von SCHIFF Classic erscheint am 13. Februar 2017

Fotos: picture-alliance/akg-images/AP Images/CPA Media/WZ-Bilddienst

Nr. 17 | 1/2017 | Januar, Februar | 5. Jahrgang

SCHIFF Classic
Magazin für Schifffahrts- und Marinegeschichte

Vereinigt mit Schiff & Zeit | Nr. 93 | 45. Jahrgang
Internet: www.schiff-classic.de

Herausgegeben von der Deutschen Gesellschaft für Schifffahrts- und Marinegeschichte e.V. (DGSM)

Redaktionsanschrift
Schiff Classic
Infanteriestr. 11a, 80797 München
Tel. +49 (0) 89.130699.720
Fax +49 (0) 89.130699.700
redaktion@schiff-classic.de

Redaktion Markus Wunderlich (Chefredakteur Luftfahrt, Geschichte, Schifffahrt und Modellbau), Dr. Guntram Schulze-Wegener (Fregattenkapitän d. R., Herausgeber/Verantwortlicher Redakteur), Jens Müller-Bauseneik

Chef vom Dienst Christian Ullrich

Redaktionsbeauftragter der DGSM Dr. Heinrich Walle (Fregattenkapitän a. D.)

Wissenschaftlicher Beirat Dr. Jörg Hillmann (Kapitän z. S.), Prof. Dr. Christoph Schäfer, Dr. Heinrich Walle, Dr. Jann M. Witt (Fregattenkapitän d. R.)

Layout Ralph Hellberg

Gesamtanzeigenleitung
Thomas Perskowitz
Tel. +49 (0) 89.13 06 99.527
thomas.perskowitz@verlagshaus.de

Anzeigenleitung
Uwe Stockburger, Tel. +49 (0) 89.13 06 99.521
uwe.stockburger@verlagshaus.de

Anzeigenverkauf und Disposition
Rudolf Schuster
Tel. +49 (0) 89.13 06 99.140
rudolf.schuster@verlagshaus.de

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 27 vom 1.1.2017.

Litho ludwigmedia, Zell am See, Österreich

Druck LSC Commucation, Krakau

Verlag GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München
www.geramond.de



Geschäftsführung Clemens Hahn

Leitung Marketing und Sales Zeitschriften: Andreas Thorey

Vertriebsleitung Dr. Regine Hahn

Vertrieb/Auslieferung Bahnhofsbuchhandel, Zeitschriftenhandel: MZV, Unterschleißheim

Im selben Verlag erscheinen außerdem:
Clausewitz ModellFan FLUGZEUG CLASSIC
Militär & Geschichte, FLUGMODELL, BAHN EXTRA, AUTO CLASSIC, LOK MAGAZIN, TRAKTOR CLASSIC, TRAKTOR XL, STRASSENBAHN MAGAZIN

Leserservice
Tel. 0180 – 532 16 17 (14 Cent/Min.)
Fax 0180 – 532 16 20 (14 Cent/Min.)
leserservice@geramond.de

Preise Einzelheft € 8,90 (D), € 9,80 (A), SFr. 17,80 (CH) (bei Einzelversand jeweils zzgl. Versandkosten) Jahresabonnement (6 Hefte) € 48,00 inkl. MwSt., im Ausland zzgl. Versandkosten

Die Abogebühren werden unter der Gläubiger-Identifikationsnummer DE63ZZZ00000314764 des GeraNova Bruckmann Verlagshauses eingezogen. Der Einzug erfolgt jeweils zum Erscheinungstermin der Ausgabe, der mit der Vorausgabe ankündigt wird. Den aktuellen Abopreis findet der Abonnent immer hier im Impressum. Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Erscheinen und Bezug *Schiff Classic* erscheint sechsmal jährlich. Sie erhalten *Schiff Classic* in Deutschland, in Österreich, in der Schweiz und in weiteren Ländern im Bahnhofsbuchhandel, an gut sortierten Zeitschriftenkiosken sowie direkt beim Verlag.
ISSN 2196-7490

© 2016 by GeraMond Verlag. Die Zeitschrift und alle in ihr enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Durch Annahme eines Manuskripts erwirbt der Verlag das ausschließliche Recht zur Veröffentlichung. Für unverlangt eingesandte Fotos und Manuskripte wird keine Haftung übernommen. Gerichtsstand ist München.

Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt: Dr. Guntram Schulze-Wegener; verantwortlich für die Anzeigen: Thomas Perskowitz, beide: Infanteriestraße 11a, 80797 München.

100%-Gesellschafterin der GeraMond Verlag GmbH ist die GeraNova Bruckmann Verlagshaus GmbH. Geschäftsführender Gesellschafter: Clemens Schüssler.

Hinweis zu §§ 86 und 86a StGB: Historische Originalfotos aus der Zeit des „Dritten Reiches" können Hakenkreuze oder andere verfassungsfeindliche Symbole abbilden. Soweit solche Fotos in *Schiff Classic* veröffentlicht werden, dienen sie zur Berichterstattung über Vorgänge des Zeitgeschehens und dokumentieren die historische und wissenschaftliche Forschung. Wer solche Abbildungen aus diesem Heft kopiert und sie propagandistisch im Sinne von § 86 und § 86a StGB verwendet, macht sich strafbar!

Redaktion und Verlag distanzieren sich ausdrücklich von jeglicher nationalsozialistischer Gesinnung.



Auf allen Meeren zuhause

Mit Kompass

Exklusive Herrenuhr zu Ehren des stolzen Segelschulschiffes „Gorch Fock“



Designed in Germany

Länge des Armbandes verstellbar (max. 23 cm),
Ø Uhrengehäuse: ca. 4 cm
Produkt-Nr.: 522-FAN03.01
Produktpreis: € 199,80
(zahlbar auch in 4 Monatsraten zu je € 49,95)
zzgl. € 8,95 Versand



Der Kompass ist in 6°-Intervallen markiert und enthält ein Millimeter-Maß



Ihre Uhr kommt in einer edlen Präsentbox zu Ihnen nach Hause



Segelschiff Gorch Fock auf dem früheren 10 DM-Schein

Das stolze Segelschulschiff „Gorch Fock“

Wer einmal auf einem großen Windjammer Dienst tat, weiß, was es heißt, Seemann zu sein. Wenn bei Windstärke 10 aufgeentert werden muss, das Schiff schlingert und stampft, dann trennen sich Männer von Jungs. Diese Männer sind „Auf allen Meeren zuhause“, und für sie ist diese Uhr aus Edelstahl mit präzisem Quarzuhrwerk.

Robuste Armbanduhr für echte Männer – exklusiv bei The Bradford Exchange

Die Silhouette der „Gorch Fock“ ziert das durch robustes Mineralglas geschützte Zifferblatt mit Datumsanzeige. Die Namen der drei Weltmeere sind auf der drehbaren Gehäusefassung mit Gradeinteilung eingraviert. Und wenn Sie sie aufklappen, sehen Sie einen voll funktionstüchtigen Kompass. Der Kompass ist in 6 Grad-Intervallen markiert und enthält ein Millimetermaß zur Distanzberechnung. Diese eindrucksvolle Männerarmbanduhr erscheint nun exklusiv bei The Bradford Exchange und ist nicht im Handel erhältlich. Eine edle Uhrenbox präsentiert sie und das Echtheits-Zertifikat belegt ihre Authentizität. **Sichern Sie sich „Auf allen Meeren zuhause“ am besten noch heute!**

WEEE: 97075536

Das Angebot ist limitiert – Reservieren Sie noch heute!

PERSÖNLICHE REFERENZ-NUMMER: 78461
Mit 120-TAGE-Rückgabe-Garantie

Zeitlich begrenztes Angebot: Antworten Sie bis **23. Januar 2017**

☐ **Ja,** ich reserviere die Armbanduhr **„Auf allen Meeren zuhause“**

Name/Vorname — Bitte in Druckbuchstaben ausfüllen

Straße/Nummer

PLZ/Ort

Geburtsdatum

✗ Unterschrift — Telefon für eventuelle Rückfragen

Bitte gewünschte Zahlungsart ankreuzen (✘):

☐ Ich zahle den Gesamtbetrag nach Erhalt der Rechnung
☐ Ich zahle in vier bequemen Monatsraten



www.bradford.de Für Online-Bestellung Referenz-Nr.: **78461**

The Bradford Exchange Ltd. • Johann-Friedrich-Böttger-Str. 1–3 • 63317 Rödermark
kundenbetreuung@bradford.de • Telefon: **069 1729 7900**

Bitte einsenden an: The Bradford Exchange
Johann-Friedrich-Böttger-Str. 1–3 • 63317 Rödermark
Österreich: Senderstr. 10 • A-6960 Wolfurt • Schweiz: Jöchlerweg 2 • CH-6340 Baar



MODELLE, DIE ÜBERZEUGEN.
Museums-Qualität vom Besten!
AMATI
Die hochwertigen
Laser-Baukästen im
Exclusiv-Vertrieb
von
krick
BLERIOT XI 1909
Maßstab 1:10
Spannweite 84 cm
Bestell-Nr. 25201
ENDEAVOUR 1934
Maßstab 1:35
Länge 115 cm
Bestell-Nr. 25082
und andere Americas Cupper
in 1:35 und 1:80
ARNO XI FERRARI
auch fernsteuerbar
Maßstab 1:8
Länge 79 cm
Bestell-Nr. 25030
MOTORBOOT
TYP AQUARAMA
auch mit Antriebssatz erhältlich
Maßstab 1:10, Länge 85 cm
Bestell-Nr. 25035
WIKINGERSCHIFF
Maßstab 1:50, Länge 44 cm
Bestell-Nr. 25006
Den aktuellen Krick Modellkatalog
erhalten Sie im Fachhandel
oder gegen Einsendung eines 5.- Euro
Scheines im Brief (Ausland 10.- Euro)
direkt zugesandt.
krick
Modellbau vom Besten
Klaus Krick Modelltechnik
Industriestr. 1 · 75438 Knittlingen
www.krick-modell.de